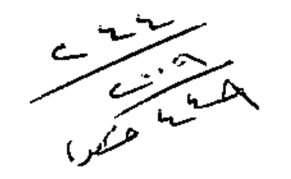


جامعة عين شمس
كلية الحقوق

# السلطات الاستثنائية لربان السفينة

## دراسة مقارنة

رسالة مقدمة من

**علي محمد علي عبد الرحيم**

للحصول على درجة دكتور في الحقوق

لجنة الحكم :

**الاستاذ الدكتور علي حسن يونس**

| | | |
|---|---|---|
| أستاذ ورئيس قسم القانون التجاري والبحري بكلية الحقوق جامعة عين شمس والمشرف على الرسالة | } | رئيسا |

**الاستاذ الدكتور سميحة القليوبي**

| | | |
|---|---|---|
| استاذ القانون التجاري والبحري بكلية الحقوق جامعة القاهرة | } | عضوا |

**الاستاذ الدكتور رفعت فخري ابادير**

| | | |
|---|---|---|
| أستاذ القانون التجاري والبحري بكلية الحقوق جامعة عين شمس | } | عضوا |

١٤٠١ هـ - ١٩٨٠ م

# اهـــداء

الى مصـــــــــر الأم

الى شريكة حيـــــاتي

الى هشـــام وايمـــان

اهـــدي رســـالتي

علي عبد الرحيم

بسم الله الرحمن الرحيم

# المقدمة

**(١) تمهيد ونبذة تاريخية :**

يرجع القانون البحرى أصلا الى العادات التى تختلف منذ أقدم العصور ، من الاتصالات بين مصر وكريت منذ نحو عشرين قرنا قبل الميلاد (١) . ومن المعروف أن تاريخ القانون البحرى يختلط بتاريخ القانون التجارى ولكن كثيرا من أنظمة القانون البحرى أسبق عهدا وأقدم تاريخا (٢) ..

(١) و (٢) انظر الاستاذ الدكتور على يونس : القانون البحرى ١٩٦٩ ص ١٨ و ١٩ . والأستاذ الدكتور محمد كامل ملش : شرح القانون البحرى ١٩٥١ ص ٣ وما بعدها ـ فقرة (٤) وما بعدها ـ الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ـ الوجيز فى القانون البحرى ـ ١٩٥٦ ـ جـ ١ ـ ص ٣ وما بعدها ـ بند ٣ وما بعده ـ الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى الليبى ـ ١٩٧٠ ص ١٥ بند ( ٨ ـ ١٣ ) ولنفس المؤلف كتابه فى القانون البحرى ١٩٦٧ ـ ص ٩ ـ بند من ( ٨ ـ ١٣ ) الاستاذ الدكتور مصطفى طه : أصول القانون البحرى ـ ١٩٥٢ رقم ٢٩ ـ الاستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء القانون البحرى ـ ١٩٧٠ ـ ص ٩ وما بعدها ١٩٧٥ ص ٨ وما بعدها بند ٢ وما بعده فى الطبعتين .

وقد كان للفينيقيين دور هام وكبير فى نشأة قواعد القانون البحرى ، حيث عرفوا بعض الانظمة التى لا تزال معتبرة حتى الآن من أهم مبادىء القانون البحرى • ومن هذا القبيل حق الربان فى القاء بعض البضائع التى يقوم بنقلها فى البحر اذا كان ذلك ضروريا بسبب الظروف الملاحية لانقاذ السفينة وركابها وباقى البضاعة • وكان ثمن البضائع التى تلقى فى البحر يوزع على مالك السفينة وأصحاب البضائع التى تم انقاذها • وهو ما يعبر عنه بالخسارات العمومية (١) • فقد عرف هذا النظام عند الفينيقيين وهم من أعظم من جاب البحار فى العصور القديمة (٢) •

أما الاغريق فان دورهم ليس بأقل من دور الفينيقيين • وقد ابتدعوا نظام القرض الذى يتضمن المخاطر المظيمة Prêt à la grosse aventure — ومؤداه أن الربان يقترض مبلغا للصرف على الرسالة البحرية ويؤدى للمقرض فائدة كبيرة تصل الى حد ٢٠٪ أو تزيد — اذا ما وصلت السفينة بسلام ، أما اذا غرقت أو فقدت رسالتها فلا يرد من القرض شىء ولا يحق

---

(١) الاستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء القانون البحرى — ١٩٧٠ بند «٢» ص ٩ ، ص ١٠ •

(٢) P. Chauveau : traité de droit maritimé Paris 1958 n. 35., Bonnecase : traité du droit maritimé 1865 - Pardessus (cité par Bonnecase-op. cit. loc. cit.) Voy. aussi. Aly Gamal el-Din Awad : precis, P, 5 — Vidal : Le droit international de la mer 1922 — 1935 (3 Vol). Voy : aussi, : Malache Moh. Kamel P. 2 note (1).

للمقرض المطالبة بفائدة ، وقد كان هذا النظام هو أساس شركة التوصية حيث يقوم الشريك الموصى بتقديم حصة يتقاضى أرباحها ولكن فى حالة الخسارة يفقد حصته ولا يكون مسئولا في باقي أمواله .

ومن العجيب أن القانون الرومانى (١) لم يهتم كثيرا بالقانون البحرى وذلك نظرا لترفع الرومان عن التجارة برا وبحرا . ومع ذلك نجد فى قانون جستنيان بعض القواعد المقتبسة من القانون الاغريقى أو الفينيقى ومن هذا القبيل :

الاعتراف لمن يتعامل مع ربان السفينة بدعوى مباشرة ضد مجهز السفينة ، وذلك على أساس فكرة التمثيل القانونى أو الانابة القانونية ، ومؤداها أن الابن ( أو العبد ) الذى تسند اليه مهمة تسيير المركب للتجارة أو الاستغلال يعتبر ممثلا لرب الاسرة فتنصرف آثار العقود التى يبرمها الابن أو العبد الى رب الاسرة . وبذلك أمكن الاعتراف بالدعوى المباشرة ضد مجهز السفينة لمن يتعاملون مع الربان .

---

(١) الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش : شرح القانون البحرى — ١٩٥٢ ص ٥ .

Huvelin : études d'histoire du droit commercial (édite par H. Levy — Bruhl) Paris 1924.

Ripert : droit maritime t. (I) — 1950 No. (10). N. (825).

— الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى الليبى ( المرجع السابق ص ١٧ ) .

وقد سقنا هذه الامثلة لانها تتعلق بالموضوع الذى تصدينا لبحثه ولكنا نجد بصفة عامة أن مصادر القانون البحرى ترجع أساسا الى التشريع والعرف والمعاهدات .

أما التشريع ، فان مصر لم تعرف تشريعا ينظم المعاملات البحرية الا منذ أواخر القرن التاسع عشر ، وقد نقلت تشريعها عن فرنسا ، ولكن المشرع المصرى قد اقتبس فى هذا الشأن نصوصا عتيقة أو بالاصح متخلفة ـ لأن التشريع البحري فى فرنسا كان قد تطور وعدل بموجب قوانين ونصوص تشريعية لاحقة على صدوره ، ولم يلتفت اليها المشرع المصرى عند النقل (١) .

ومن الغريب أيضا أن القانون البحرى فى فرنسا ، كان محل دراسة لتعديله تعديلا شاملا ، وكان هناك مشروع لتنقيحه وضع منذ عام ١٨٦٥ .

ومع ذلك لم يتنبه المشرع المصرى الى مشروع التعديل الخاص بالقانون الفرنسى ، بل مضى قدما الى التقنين البحرى القديم الذى وضع فى عام ١٦٨١ ـ واستمد منه قواعده . ولذلك جاء غير مساير للتطور التشريعى الحديث .

وقد شعر المشتغلون بالقانون البحرى فى مصر بهذا النقص فشكلت لجنتان فى عام ١٩٣٢ للنظر فى تطوير القانون البحرى وكانت احدى اللجنتين مشكلة فى وزارة المواصلات للنظر فى

---

(١) الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ـ المرجع السابق ص ٩ ـ والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ القانون البحرى الليبى ـ ص ١٩ .

انضمام مصر الى المعاهدات البحرية الدولية ، أما اللجنة الثانية فقد شكلت فى محكمة الاستئناف المختلطة بالاسكندرية لتعديل مجموعة القانون البحرى المختلطة • وقد وضعت هـذه اللجنة الاخيرة مشروعا للتعديل ، ثم تقرر عام ١٩٣٥ ضم اللجنتين المذكورتين وادماجهما فى لجنة واحـدة سميت ( لجنة الملاحة البحرية ) • وقد قامت هذه اللجنة بعملها وأحرزت نتـائج طيبة (١)، ووضعت مشروعا تمهيديا للتقنين البحرى فى مصر • ولكن هذا المشروع لم يكتب له الظهور ولم يكن كاملا ـ ولذلك شكلت لجنة أخرى لتعديل التشريع البحرى ضمن لجنة القانون التجارى • ولم تظهر ثمرة عمل هذه اللجنة حتى الآن ، وان كانت قد انتهت الى وضع مشروع متكامل للقـانون البحـرى المصرى •

وأما العرف ـ فان من المسلم به أنه من أهم مصادر القانون البحرى ـ لأن قواعد القانون البحـرى نشأت فى الاصـل عن طريق العادات المتعارف عليها فى البـلاد التى تعنى بالملاحة البحرية • وقد تواتر العمل بهـذه العـادات حتى بلغت حد القداسة ، وأصبح العمـل بها قائما على أسـاس الاعتقاد بأنها ملزمة للجميع ، وأن من يخالفها يجـازى ويعـاقب ، ولذلك

---

(١) الاستاذ الدكتور على يونس : المرجع السابق بند ٢٧ صحيفة ٢٢ ـ الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ القانون البحرى ١٩٦٧ ـ ص ١٣ بند ١٣ ولنفس المؤلف القانون البحرى الليبى ص ١٩ ـ ٢٠ فقرة ( ١٣ ، والاسـتاذ الدكتور محمد كامل ملش شرح القانون البحرى ١٩٥١ ـ ص ١٣ بند ١٤ •

« استقر احترامها في النفوس وأصبحت لها قوة الزام ذاتية » (١) .

فلما شرعت الدول في تقنين قواعد القانون البحرى ـ لم يذهب ذلك بما للعرف من أهمية خاصة في هذا الميدان ـ وذلك لأن هناك عادات جديدة تنشأ بعد التقنين ، ويتكون منها عرف واجب الاحترام ـ هذا فضلا عن أن التشريع من جهة أخرى لا يمكن أن يلم بكافة الحالات ، ولذلك يجب اللجوء الى العرف عندما يقصر التشريع عن معالجة الحالة الواقعية الماثلة .

ولهذه الاسباب بقي العرف رغم تقنين قواعد القانون البحرى تقنينا تشريعيا ، غير أن العرف انحدر الي المرتبة الثانية ، فأصبح التقنين والنصوص التشريعية هى التي يعمل بها أولا ـ ولا نلجأ الى العرف الا فى حالة عدم وجود نص تشريعى .

ومع ذلك نجد أن القضاء الفرنسي قد استقر علي تغليب العرف على النصوص التشريعية في بعض الحالات (٢) ، لأن العرف له المقام الأول في المسائل البحرية، ولأن بعض النصوص

---

(١) الاستاذ الدكتور على يونس : المرجع السابق بند ٢٨ صحيفة ٢٤ ـ الأستاذ الدكتور على البارودي : مبادىء القانون البحرى ـ ١٩٧٠ ص ١٨ وطبعة ١٩٧٥ ص ١٥ ، ١٦، الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض : الوجيز في القانون البحري ١٩٥٦ ص ١٣ فقرة ( ١٠ ) .

(٢) الاستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء ( المرجع السابق ) ص ١٨ و ١٩ بند ( ٢ ) ـ الاستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى ١٩٦٩ ـ ص ٢٤ وص ٢٥ .

التشريعية لا تمس مصالح أساسية ، أى لا تتعلق بالنظام العام ، فاذا تعارضت تلك النصوص مع العرف ، فان المحاكم تأخذ بالعرف ولا تأخذ بتلك النصوص ، ومن الأمثلة على ذلك :

ان المادتين ٢٤٥ و ٢٤٧ من قانون التجارة البحرى الفرنسى تنصان على أن الربان يجب أن يستشير أصحاب البضائع المشحونة على السفينة ( وكذلك الملاحين ) عندما يقرر التضحية ببعض البضائع فى سبيل السلامة العمومية ٠

ولكن العرف البحرى استقر على عدم لزوم تلك الاجراءات وجاء القضاء فأقر ما جرى عليه العرف (١) ٠

ومن الواجب فى هذا السياق أن نشير الى اختلاف العرف (٢) عن العادة :

فان العادة تستمد قوتها من ارادة المتعاقدين ، وهى تنشأ فى أول الأمر ، فى صورة شروط يتواضع المتعاقدون على ادراجها فى العقد ٠

وفى هذه المرحلة تعتبر جزءا من الاتفاق الذى انعقدت عليه ارادة الطرفين فيكون لها قوة القانون بالنسبة لهما ـ لأن العقد شريعة المتعاقدين ٠

---

(١) يراجع نقض فرنسى ١٦ مارس سنة ١٨٩٦ ـ دالوز ـ سنة ١٨٩٦ ـ ١ ـ ٢٤٨ ـ والأستاذ الدكتور على يونس : المرجع السابق هامش رقم ( ١ ) ص ٢٥ ٠

(٢) الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ـ شرح القانون البحرى ـ ١٩٥١ بند ١٩ ، ٢٠ ـ ص ٣٢ ، ص ٣٣ ٠ وانظر فاهل ـ شرح القانون البحرى الفرنسى ص ٦ بند ( ٤ ) وما بعده ٠

فاذا ما درج الافراد على أن يضمنوا عقودهم شرطا متعلقا بمسألة معينة فان ذلك يصبح عادة بحيث يطبق الشرط حتى لو لم يذكر فى العقد ـ على أساس أن هذا هو ما انصرفت اليه الارادة ضمنا ـ فيكون الاخذ بالشرط تفسيرا ضمنيا لارادة المتعاقدين ، لأن ذلك الشرط قد جرى من الناس مجرى العادة • ولذلك يطلق على هذا النوع من العادات اسم العادات الاتفاقية usages conventionnels نظرا لاصلها ونشأتها •

فاذا استقرت العادة وأصبحت واضحة ومحددة وتواتر العمل بها وأصبح لها قوة الالزام الذاتية ، بمعنى أن الناس أصبحوا يعتقدون أنها ملزمة ، فانها تنقلب فى هذه الحالة الى عرف له قوة القانون •

فالعرف يستمد مصدره من العادات ولكن العرف عادة مستقرة ومحددة ـ واستمرار العادة فترة من الزمن ـ على هذا النحو ، هو الذى يجعلها تتحول الى عرف ثابت وملزم ـ ولكن من الصعب تحديد هذه الفترة فان الأمر فى ذلك متروك الى القضاء حسب ظروف كل حالة •

ويلاحظ أن تطبيق العادات متروك لسلطة القضاء الموضوعى • أما تطبيق العرف فهو مسألة قانونية تخضع لرقابة محكمة النقض ، لان العرف هنا يعتبر بمثابة جزء من القانون •

وغنى عن البيان أن قواعد العرف قد تكون آمرة (١) ـ

---

(١) ريبير فى شرح القانون البحرى ( الوجيز ) ص ١٤ بند ( ٢٠ ) ـ اسكارا : بحث عن القيمة القانونية للعادات فى القانون التجارى ـ منشور فى ( حوليات القانون التجارى ) Annales سنة ١٩١٠ ص ٩٧ •

ـ الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : الوجيز ص ١٣ فقرة (١٠) •

وقد تكون مفسرة أو مكملة لارادة المتعاقدين ـ شأنها فى ذلك شأن قواعد التشريع سواء بسواء • فاذا كانت قاعـــدة العرف مكملة فلا سبيل الى استبعادها ، الا اذا وجد اتفاق على خلافها أو انصرفت ارادة المتعاقدين الى مخالفتها •

وأما عن المعاهدات (١) فانها مصدر هام من مصادر القانون البحـــرى •

وقد انضمت مصر الى كثير من المعاهدات الدولية ، ومنها المعاهدة الخاصة بسلامة الارواح فى البحار « المبرمة فى لندن عام ١٩٤٨ » وقد حلت محلها معاهدة لندن عام ١٩٦٠ فى نفس الموضوع ـ وانضمت اليها مصر كذلك •

كما انضمت مصر الى معاهدة خطوط الشحن المبـــرمة فى لندن عام ١٩٣٠ والمعاهدة الخاصة بمؤهـــلات ربابنة السفن « جنيف عام ١٩٣٦ » •

ومعاهدة المساعدة والانقاذ البحرى (بروكسل عام ١٩١٠) ومعاهدة المصادمات البحرية بين السفن « بروكسل عـام ١٩١٠ » •

ومعاهدة سندات الشحن « بروكسل عام ١٩٢٤ » •

ومعاهدتى توحيد بعض قواعد الاختصاص المدنى والجنائى فى حوادث الملاحة والتصادم « بروكسل عام ١٩٥٢ » •

---

(١) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش : شرح القانون البحرى ص ١٠ فقرة (١٢) ـ الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض (الوجيز) ص١٤ ـ فقرة (١٤) ـ الأستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء : ص٢٨ بند (٩) .

ونخلص مما تقدم ـ الى أن تعدد مصادر القانون البحرى ـ يقتضى أن نتعقب فى دراستنا هذه المصادر المختلفة : سواء فى ذلك التشريع أو العرف أو المعاهدات ـ خصوصا وأن القانون البحرى فى مصر ينظم هذه المصادر المختلفة جميعا • ولهذا ينبغى أن تكون كل القواعد التشريعية والعرفية نصب أعيننا ، كما يجب ألا نغفل عما تتضمنه المعاهدات الدولية « التى انضمت مصر اليها » فى هذا الموضوع المطروح للبحث •

وقد يكون من الخير أيضا أن نشير الى أن قواعد القانون البحرى قد دونت منذ العصور الوسطى فى مجموعات تم فيها تقنين قواعد العرف المعمول بها ، والتى يهتم المشتغلون بالمسائل البحرية بمعرفتها •

وقد وضعت فى هذا الشأن جملة مجموعات معروفة لكل مشتغل بالقانون البحرى ، وهى :

١ ـ قنصلية البحر : Consulat de la mer [1]

وهى مجموعة ترجع الى القرن الحادى عشر ، والقرن الرابع عشر الميلادى ، وتشتمل على القواعد الاساسية للقانون البحرى كان معمولا بها فى ذلك الحين فى بلدان البحر الابيض المتوسط وفى موانى الشرق •

---

(١) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى الليبى ص ١٨ • الأستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء القانون البحرى ص (١٠) ـ الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( الوجيز ) ص ( ٩ ) ـ الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش : شرح القانون البحرى ص ( ٥ ) بند ( ٧ ) •

٢ ـ زولات أو ليرون : Rôles d'oléron [1]

وهى مجموعة قضائية وضعت فى القرن الثانى عشر ، وتضم الأحكام المعمول بها فى البلدان الواقعة على شاطىء الاطلنطى . وقد كان لهذه المجموعة أثر كبير فى المجموعات اللاحقة التى حلت محلها فيما بعد . مثل مجموعة وسبى Recuvil wisby ومجموعة أحكام دامن Jugements de Damne

٣ ـ مرشد البحر : Guidon de la mer

وهى مجموعة وضعت فى مدينة روان Rouen بفرنسا فى القرن السادس عشر الميلادى وهى أول مجموعة تكلمت عن التأمين البحرى . وقد انتقلت أحكامها الى الأمر الملكى الصادر فى عام ١٦٨١ ميلادية ، فى عهد لويس الرابع عشر (٢) .

٤ ـ ثم صدر الامر الملكى فى عام ١٦٨١ ميلادية من لويس الرابع عشر ـ وتم على أساسه تقنين قواعد القانون البحرى ـ التى انتقلت الى القانون المصرى ولا يزال القانون الفرنسى متأثرا بها حتى الآن رغم ما طرأ عليه من تطورات وتعديلات ـ ـ فان مجموعة التقنين التجارى الصادرة عام ١٨٠٧ ـ قد

---

(١) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى الليبى ص ١٨ ـ الأستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء ص ( ١٠ ) والأستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى ( سنة ١٩٦٩ ) جزء أول ص : ٢

(٢) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى ـ سنة ١٩٦٩ جزء اول ص ٢٠ بند ( ٣٢ ) . والأستاذ الدكتور محمد كامل ملش : بند (٧) و (٨) ص ٥ و ٦ شرح دالوز الهجائى تحت كلمة ( قانون بحرى ) بند ( ٣ و ٤ ) .

تضمن الكتاب الثانى منها تقنينا لقواعد القانون البحرى ـ لايعدو أن يكون ترديدا للأمر الملكى الصادر فى عام ١٦٨١ فى عهد لويس الرابع عشر .

وقد أخذت مصر بهذا التقنين فى عام ١٨٧٥ فى تقنينها المختلط وفى عام ١٨٨٣ فى تقنينها الاهلى ـ مما لا يدع مجالا للشك فى وحدة الاصول التى تستمد منها مصر وفرنسا قواعدهما القانونية فى هذا الميدان .

وعلى ضوء ما تقدم ـ نعرض فيما يلى لتحديد الموضوع الذى سنتصدى لبحثه :

**٢ ـ سرد للوظائف العامة والسلطات العادية لربان السفينة :**

لا جدال فى أن الملاحة البحرية تستلزم استخدام بحريين من الرجال الفنيين والعمال للقيام بالاعمال المختلفة على ظهر السفينة ، ويهيمن على هؤلاء البحريين « الربان » الذى يعينه مجهز السفينة ويعتبر الرئيس الاعلى لضباط السفينة وملاحيها .

وأعمال الربان متنوعة ومتباينة (١) ، فهو يقوم بأدوار كثيرة ومختلفة وهو ما يتبعه تمتعه بحقوق متعددة والتزامه بالتزامات مقابلة لها ـ فهو يعتبر بادىء ذى بدء وكيلا تجاريا وممثلا للمجهز فى قيادة السفينة ومكلفا من قبله بالقيام بجميع الاعمال اللازمة والنافعة لنجاح الرحلة البحرية .

---

(١) راجع الاستاذ أحمد عبد الهادى : القانون البحرى جزء اول سنة ١٩٤٦ ـ ص ٣٠١ ـ الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ـ القانون البحرى سنة ١٩٧٠ ص ١٨٨ بند ٢٤٢ وما بعده ـ الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( الوجيز ) بند ٢٠٥ ص ١٦٥ .

والذى يقوم باختيار الربان عادة هو المجهز (١)

ثم ان الربان يعتبر « ثانيا » أنه «أمين النقل» المكلف بنقل البضائع ـ لانه هو الذى يستلم البضائع فوق السفينة ـ للقيام بنقلهـــا .

ونظرا لان عمل الربان يتسم بصفة عامة ، اذ يلزمه القانون بالتزامات متباينة بقصد تأمين الملاحـــة وضبطها ، فانه لذلك مزود ( وهو على ظهر السفينة ) بسلطة تأديبية تبيح له توقيـــع العقوبات على الملاحين بل وفى بعض الاحيـــان على المسافرين أنفسهم ، فهو يعتبر قاضى للتحقيق فى الجنـايات والجنح التى تقع على ظهر السفينة ـ كما أنه يقوم بأثبات المواليد والوفيات أثناء الرحلة البحرية ـ ويقوم بوظيفة موثق للعقود ، لاثبات الوصايا التى يحررها رجال البحرية أو المسـافرين ولاثبـــات التوكيلات كذلك (١) .

انما يجب على الربان استعمال سلطاته الواسعة التى منحه اياها المشرع البحرى فى الحدود القانونية التى رسمها له ، والا

---

(١) فاهل فى شرح القـانون البحـرى الفرنسى : ص ٦٥ بنـد ١١٣ وما بعده . والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ١٩٥١ ص ١٣٩ بند ١٤٨ ـ الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ـ القانون البحرى ـ سنة ١٩٧٠ ص ١٨٨ بند ٢٤٣ ـ والأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز فىالقانون البحرى سنة ١٩٧١ ص ١٦٥ بند ( ٢٠٦ ) والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٥٦ بند ٢١٨ ـ الاستاذ الدكتور على حسن يونس القانون البحرى سنة ١٩٦٩ جزء أول ص ٢٧٧ بند ٣٤٤ .

(٢) الاستاذ احمد عبد الهادى : المرجع السابق ص ٣٠٢ بند ٣٠٦ ـ الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى سنة ١٩٦٨ ص ٢٦٥ بنـد ٢٢٦ .

عرض نفسه للعقوبات الجنائية فى حالة اساءته استعمالها تطبيقا للمـادة (١١) من القـانون المصرى رقم ١٩٣٩/١٢١ الخاص بحفظ النظام على ظهر السـفن المصرية (١) ، وهو مطبق على أفراد الطاقم وعلى المسافرين .

هذا ويلاحظ أن حفظ النظام على ظهر السفن فى فرنسا قد تكفل بتنظيمه أيضا قانون خاص هو القانون الصـادر فى ١٩٢٦/١٢/١٧ تحت عنوان :

Code disciplinaire et pênal de la marine marchande.

فالربان اذن له حقوق وواجبات ـ لانه يعتبر ممثلا للمجهز ـ ومفوضا قانونا فى القيام بالاجراءات المقررة لتأمين الملاحة ومراعاة القوانين البحرية والجمركية ، كما أن له حقوق وعليه التزامات بالنسبة لشاحنى البضائع « وهـو ما يدرس بمناسبة بحث مشارطة ايجـار السـفينة التى تنشأ عنها تلك الحقوق والالتزامات » (٢) .

وغنى عن البيان أن الربان لا يمكن اعتباره مستخدما عاديا عاملا من العمال الخاضعين لعقد العمل الفردى وذلك لان العقد الذى يبرم بينه وبين المجهز لا يخضع للمبادىء التى تخضع لهـا

---

(١) وتتناول ما يرتكب على السفن التى ترفع العلم المصرى من جنايات وجنح اذ يفترض انها قد ارتكبت على ارض مصرية . كما تتناول احكامه ما قد يرتكبه احد افراد الطاقم من جنح وجنايات خارج الاراضى المصرية (انظر الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ـ المرجع السابق ـ ص ١٣٩ ـ ١٤٠)

(٢) الاستاذ احمد عبد الهادى المرجع السابق بند ٣١٢ و ٣١٣ ص ٣٠٧ ، ص ٣٠٨ ـ الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : القـانون البحرى سنة ١٩٦٨ ص ٢٦٨ بند ٢٢٩ وما بعده .

العقود المبرمة مع غيره من طاقم السفينة ، كما أن هذا العقد لايمكن اعتباره عقد وكالة بمعنى الكلمة لان الوكالة لا تكون الا فى التصرفات القانونية بينما يقوم الربان ببعض الاعمـــال المدية والفنيـــة (١) .

وتكييف العقد المبرم بين الربان والمجهز بأنه عقد عمـل أو وكالة لايمكن معه تفسير السلطات الاستثنائية المخولة للربان قانونا ومثالها اعتباره موثقا مدنيا ـ وقاضيا للتحقيق ـ وله سلطة تأديبية على ظهر الســفينة (٢) .

ولهذا فانه لا يمكن تكييف العقد بأنه عقد عمل عادى يرتبط الربان بمقتضاه مع رب العمل ويوصف فيه الربان بأنه عامل أو مستخدم ـ وذلك لأن الربان يقوم بوظيفة عامة ، وان كان وجوده فى هذا المركز القانونى يتوقف على تعيين المجهز له (٣) .

كذلك لا يمكن تكييف العقد بأنه عقد وكالة لأن الربان وان كان ممثلا للمجهز الا أنه أيضا يمثل الشاحنين ولو الى حد ما ـ لأن للربان الحق فى بيع الحمولة والاقتراض عليها ، فهو اذن

---

(١) ريبير : جـ ١ رقم ٨٠٨ ـ الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى المرجع الســابق ص ٢٥٨ ( ضمن البند ٢١٩ ) ـ الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه اصول القانون البحرى بند ٢٤٥ ـ الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض بنــد ٢٢٤ .

(٢) الاستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٠٢ ( ضمن البند ٣٠٦ ) وص ٣٠٦ ( ضمن البنــد ٣١٠ ) ـ الاســتاذ الدكتور على حسن يونس ـ القــانون البحرى ١٩٦٩ ص ٢٨٤ بند ٣٥٢ وما بعده . ريبير ( الموجز فى القــانون البحرى ) ص ١٠٦ بنــد ١٧٩ .

(٣) الأستاذ : أحمد عبد الهادى ص ٣٠٥ بند ٣١٠ .

ممثل قانوني لجميع ذوى الشأن ، أى أنه يمثل المجهز والشاحنين وبصفة عامة يمثل تلك المجموعة communauté الموجودة على ظهر السفينة ويعمل باسم الجميع (١) .

ومع ذلك فان الربان لا يعتبر تاجرا لأنه لا يحترف القيام بالاعمال التجارية ، كما أنه فى قيامه الفعلى بالأعمال التجارية الا أنه يقوم بها لحساب نفسه وباسمه الشخصى وانما هو يتصرف باسم المجهز الذى تعاقد معه (٢) .

ويلاحظ أن المجهز له الحق فى الاستغناء عن خدمات الربان بلا قيد ولا شرط لأن العلاقة بينهما قائمة على الثقة ولأن عمل الربان له أهمية خاصة وسلطاته عظيمة وواسعة لا يتسنى معها مراقبته فى عمله ، ولذلك أباح المشرع لمجهز السفينة عـــزل الربان فى أى وقت دون ماحاجة لابداء الأسباب ، حتى ولو شرط « المجهز » على نفسه ألا يعزل الربان . وقد نصت على ذلك فى القانونى الفرنسى المادة «٢١٨» تجارى ، ( وقد ألغيت الآن ) ونصت على ذلك المادة ٣٢ من قانون التجارة البحرى المصرى ، الا أنه بالنسبة للتعويض يجوز للربان أن يطالب بالتعويض اذا كان متفقا على ذلك كتابة بينه وبين المجهز ، وفى هذه الحالة

---

(١) ريبير : الوجز فى القانون البحرى بند ١٧٩ — صحيفة ١٠٦ — والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش — بند ١٥٠ — ص ١٤١ والاستاذ الدكتور علـى حسن يونس : القـانون البحرى سنة ١٩٦٩ جزء اول ص ٢٨٤ بند ٣٥٣ .

(٢) الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش المرجع السابق ص ١٤٥ بند ١٥٧ — الاستاذ احمد عبد الهادى ٣٥١ ص ٣٤٣ .

تقدر المحكمة قيمة التعويض المستحق للربان (١) . أما اذا لم يشترط ذلك كتابة فلا يحق للربان المعزول طلب تعويض عن فصله . وكل ما يحق له عندئذ هو المطالبة بالمصاريف اللازمة لعودته (٢) ، اذا كان المجهز قد عزله وهو في بلد آخرى غير التى تم استخدامه فيها .

ويلاحظ وضع الربان فى هذا الصدد يختلف عن وضع بقية الملاحين لأن هؤلاء يجوز لهم طلب التعويض بالاضافة الى مصاريف العودة اذا فصلوا من العمل دون مبرر بعد قيد أسمائهم فى دفتر البحرية (تراجع المادة ٨٧ بحرى مصرى والمادة ٢٧٠ تجارى فرنسى) .

وفى مقابل ذلك ، لا يحق للربان أن يستقيل اذا كان قد تعاقد على العمل بالسفرة — والا التزم بالتعويض لمصلحة المجهز والشاحنين الذين يصيبهم من الاستقالة ضرر ( مادة ٥٣ بحرى مصرى ) .

ويطبق هذا الحكم حتى لو كانت السفرة لم تبدأ بعد .

أما اذا كان الربان متعاقدا على العمل لمدة معينة — فمن حقه أن يستقيل بشرط ألا يحدث ذلك أثناء احدى السفرات لأنه يجب أن يتم السفرة ولا يستقيل الا بعد نهايتها (٣) .

---

(١) الا اذا كان الطرفان قد اتفقا على تحديد مقدار التعويض المستحق للربان فى حالة عزله — فعندئذ تحكم المحكمة بالتعويض المتفق عليه كتابة . ومع ذلك يجوز للمحاكم انقاص قيمة التعويض اذا اتضح انه مغالى فيه وليس له سبب ( أنظر المادة ٣٢ تجارى بحرى مصرى ) .

(٢) فاهل — شرح القانون البحرى — بند ١٦٩ .

(٣) يراجع فى ذلك : الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ٤٤ و ١٤٥ المرجع السابق بند ١٥٤ وما بعده .

ويعتبر الربان مسئولا (١) أمام المجهز والشاحنين ولو عن الخطأ اليسير ( مادة ٣٥ بحرى مصرى ومادة ٢٢١ تجارى فرنسى ) ـ كما أنه مسئول عن البضاعة التى ينقلها وما يصيبها من تلف أو ضياع • وعليه أن يمطى بها سندا عند استلامها فى عهدته يسمى سند الحمولة ( مادة ٢٤٠ بحرى مصرى ومادة ٤٠٥ تجارى فرنسى ) •

ويبرر الشراح هذه المسئولية الاستثنائية بأن للربان سلطات واسمة مخولة له قانونا •

ولذلك يقتضى الأمر أن ندرس هذه السلطات ، ونتبين مداها ونتعرف على ما هو عادى منها وما هو استثنائى •

وهو ما نبينه فيما يلى :

**٣ ـ حقوق وواجبات الربان :**

جرت العادة فى بيان حقوق والتزامات الربان على تقسيم البحث (٢) الى ثلاث مراحل :

---

(١) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) ص ٢٠٤ وما بعدها بند ٣٧٤ وما بعده ـ الاستاذ احمد عبد الهادى ( المرجع السابق) ص ٣٤٥ بند ٣٥٤ ـ الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ـ القانون البحرى ١٩٧٠ ص ٢٠٣ وما بعدها بند ٢٦٦ وما بعده .

ومن احكام القضاء : استئناف مختلط ٥ فبراير سنة ١٩٣٠ بلتان ـ ٢٥ ـ ص ١٦٢ ـ واستئناف مختلط ٢٨ يونيو ١٩٤٤ بلتان ـ ٥٦ ـ ص ٢١١ .

(٢) انظر : الاستاذ محمد كامل ملش بند ١٦٨ ص ١٥١ ـ الاستاذ احمد عبد الهادى ص ٣١٠ بند ٣١٥ ـ الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ القانون البحرى سنة ١٩٧٠ ص ٢٦٨ بند ٢٢٩ .

(أ) المرحلة الاولى : مرحلة ما قبل السفر •

(ب) المرحلة الثانية : أثناء السفر •

(جـ) المرحلة الثالثة : عند الوصول •

**المرحلة الاولى حقوق وواجبات الربان فى مرحلة ما قبل السفر :**

ونبين فيما يلى حقوق والتزامات الربان فى المرحلة الأولى (١) أى مرحلة ما قبل السفر ، وفى هذه المرحلة يكون الهدف من تقرير حقوق والتزامات الربان هو التأكد من صلاحية السفينة للسفر وحسن استعدادها لذلك •

وفى ذلك تقرر المادة ٣٧ بحرى مصرى ( وتقابلها فى القانون الفرنسى المادة ٢٢٣ تجارى ) ان الربان يختص بتعيين من يلزم للسفينة وانتخاب ملاحيها وغيرهم من البحريين واستئجارهم (٢) •

وله اصلاح السفينة وشراء ما يلزمها من الحبال والصوارى والشراع والزيوت والفحوم والمؤونة وكل شىء آخر يلزم لها •

وله أن يقترض ويؤجر السفينة ويتعاقد مع المسافرين ويعمل كل ما هو ضرورى لنجاح السفرة ولضمان سلامة السفينة

---

(١) الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : المرجع السابق ص ٢٦٨ بند ٢٣٠ — الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض — القانون البحرى سنة ١٩٧٠ ص ١٩١ بند ٢٤٩ •

(٢) الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى الموجز ( ١٩٦٩ ) ص ٢٣٢ بند ٢٦٣ •

( أنظر أيضا المادة ٤٨ بحري مصرى في اجازة الاقتراض على حصة الشريك الممتنع عن آداء ما يخصه في المصاريف ) .

كما تقرر المادة (٤٠) بحرى مصرى ٢٢٥ تجارى فرنسى ) أن الربان « القبودان حسب تعبير المادة » يجب عليه قبل أخذ الحمولة أن يقوم بالكشف على السفينة وفحصها وذلك بمعرفة أهل الخبرة من المهندسين أو الملاحين السابقين ممن تعينهم المحكمة التجارية (١) .

وقد تم الآن تنظيم هذه المسألة حيث أوجب المشرع على كل سفينة مصرية أن تحصل على ترخيص صلاحية قبل أن تبحر من أى ميناء مصرى . كما نص المشرع على تخويل موظفى مصلحة النقل البحرى الحق في الرقابة والتفتيش على السفن الأجنبية للتأكد من حصولها على ترخيص بالملاحة « وشهادة السلامة بالنسبة لسفن الركاب » (٢) .

ويلتزم الربان كذلك بالاشراف على شحن البضائع أى نقلها من البر الى السفينة — وبالاشراف أيضا على رص البضائع

---

(١) أنظر الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى الموجز ( ١٩٦٩ ) وقد اشارت الى ان نص المادة ( ٤٠ ) بحرى فى هذا الشأن تعطل بحكم صدور القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ الخاص بسلامة السفن لانه يلزم كل ربان بالحصول على شهادات معينة ( شهادات السلامة ) وترخيص بالملاحة وهذه الشهادات لا تمنح الا بعد الفحص الدقيق بمعرفة ادارة التفتيش البحرى ( المرجع السابق ذكره ص ٢٣٤ بند ٢٦٦ ) .

(٢) الأستاذ الدكتور على حسن يونس القانون البحرى سنة ١٩٦٩ جزء أول ص ٣١١ بند ٢٨٦ وما بعده — الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى . القانون البحرى سنة ١٩٦٨ ص ٢٦٨ بند ٢٣٠ .

وتستيفها أى وضعها فى السفينة وضعا لائقا لا يعرضها للتحرك أثناء سير السفينة ، ولا يخل بتوازن السفينة ولا يعرض البضاعة للتلف • وهذا الاشراف يدخل فى صميم عمل الربان وهو مسئول شخصيا تجاه الشاحنين عن عملية الرص وما قد يترتب عليها من أضرار اذا كانت غير سليمة (١) •

ولا يعفى الربان من المسئولية ، حتى لو كان من قاموا بالرص عمالا لم يتم اختيارهم بمعرفته بل بمعرفة المجهز أو الشاحنين أنفسهم ـ لأن الربان مسئول عن مراقبتهم والاشراف عليهم حتى فى هذه الحالة ـ وانما يجوز أن يعفى من المسئولية اعفاء جزئيا اذا ثبت خطأ هؤلاء العمال فى رص البضائع ولم يكن الربان هو الذى قام باختيارهم ، فتتوزع المسئولية بين الطرفين ـ ولا يعفي الربان من المسئولية على كل حال وانما تكون مسئوليته في هذه الحالة جزئية أو مخففة (٢) •

---

(١) و(٢) انظر الدكتور محمد كامل ملش : المرجع السابق ص ١٥٣ بند ١٧١ ـ الاستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٣٥ بند ٣٤٣ ـ الاستاذ الدكتور على حسن يونس ـ المرجع السابق ( القانون البحرى ) طبعة ١٩٦٩ الجزء الثانى ص ٤٧ بند ٤٥ .

ـ ومن أحكام القضاء :

نقض فرنسى ٥ ديسمبر ١٩١٠ سيرى ١٩١٠ ـ ١ ـ ١٣٢ مع تعليق ( ليون كان ورينو ) ـ نقض فرنسى ١٩ فبراير سنة ١٩١٩ ـ المجلة الدولية ـ ٣١ ـ ص ٣٣٨ اكس ٢٥ مايو ١٩١٦ ـ داللوز ١٩١٩ ـ ٢ ـ ٦٥ ـ وفى الفقه الفرنسى : ريبير جـ ٢ بند ٤٩٨ وما بعده ـ فال بند ٣٨٣ .

كذلك يلتزم الربان قبل السفر بالتأكد من وجود المستندات اللازمة للسفر وهي ما تسمى بأوراق السفينة أو مستندات السفينة وهي :

١ ـ سند جنسية السفينة .

٢ ـ دفتر البحرية الذى يقيد به أسماء الملاحين .

٣ ـ حوافظ الشحن Connaissements ( أو سندات الحمولة ) .

٤ ـ سندات دفع الجمارك أو الكفالات الجمركية المسددة فى هذا السبيل .

٥ ـ ترخيص الابحار ( الخروجية ) .

٦ ـ المانيفستو ( أى قائمة ببيان الحمولات ) وهو عبارة عن ملخص لحوافظ الشحن .

٧ ـ الشهادات الصحية .

٨ ـ سند ملكية السفينة ( رسمى أو مصدق عليه ) .

٩ ـ نسخة من قانون التجارة البحرى ـ لتكون مرجعاً للبحارة ـ فيما يعرض له من اشكالات .

١٠ ـ دفتر يومية السفينة ( الجورنال ) (١) .

ويجب أخيرا على الربان قبل السفر أن يرسل الى ملاك السفينة ـ أو الى المجهز ـ قائمة حساب تتضمن بيان محمولات السفينة وثمن البضائع التى اشتراها الربان وشحنها على ذمة

(١) انظر الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى الموجز ( ١٩٦٩ ) ص ٢٣٥ بند ٢٦٧ حيث فصلت نطاق الالتزام بمسك دفتر اليومية للسفينة .

الملاك ( المجهز ) والمبـالغ التى اقترضها وأسـماء المقرضين وأماكن سكناهم • ( مادة ٥٠ بحرى مصرى ـ وتقابلها المادة ٢٣٥ تجارى فرنسى ) •

والغرض من ذلك هو تقديم المعلومات الكافية عن السفينة والرحلة للمجهز ، حتى يستطيع التأمين على حمولة السفينة أو بيعها أو الاقتراض عليهـا (١) •

**المرحلة الثانية ـ حقوق وواجبات الربان فى اثناء السفر (٢) •**

أما أثناء السـفر ـ فان الربان يقع عليه واجب قيـادة السفينة الى ميناء الوصول ،وان يتبع في ذلك أقصر الطرق أو يترسم الطريق الذى عينه له المجهز ، ولا يجوز له التوقف فى أى ميناء يمر به الا لضرورة أو باذن المجهز والا كان مسئولا •

ومن الضرورات التى تبيح للربان أن يرسو فى أقرب ميناء أن تثور عاصفة يرى الربان معها أن الاستمرار فى السير فى البحر يشكل خطرا على السفينة ـ أو ان تحتاج السفينة الى

---

(١) فاهل ـ شرح القـانون البحرى ـ بند ١٧٠ ـ الاسـتاذ الدكتور محمد كامل ملش بند ١٧٦ ص ١٦١ .

(٢) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ـ شرح القانون البحرى طبعة ١٩٥١ ؛ ص ١٦٢ بند ١٧٧ ـ الأستاذ احمد عبد الهادى ص ٣١٣ بند٣١٩ ـ الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : القانون البحرى سنة ١٩٧٠ ص ١٩٨ بند ٢٥٩ ـ الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ـ الوجيز سـنة ١٩٧١ ص ١٦٨ بنـد ٢١١ الاسـتاذ الدكتور محمود سـمير الشرقاوى القانون البحرى سنة ١٩٦٨ ص ٢٦٩ بند ٢٣١ ـ الاسـتاذ الدكتور على حسن يونس القانون البحرى ( ١٩٦٩ ) ص ٣١٤ بند ٣٩١ .

اصلاح عاجل أو الى التزود ببعض الوقود أو المؤن الضرورية ــ أو إذا طارده عدو ــ ورأى نفسه مضطرا الى اللجؤ لأقرب ميناء للفرار منه ــ فكل هذه الاحوال التي يرى الربان نفسه فيها مكرها على التوقف في احدى الموانى تبيح له أن يتوقف ولا يكون مسئولا عن التأخير وما ينجم عنه من أضرار ــ شريطة أن يقدم تقريرا (١) بسبب توقفه الى القنصل المختص بالمدينة أو الى حاكمها المحلى أو الى رئيس المحكمة التجارية أو رئيس الغرفة التجارية حسب الاحوال ، وأن يحدد في التقرير سبب التوقف لأن هذا السبب له أهمية في تبرير الرسو الاضطراري في الميناء •

وسلطة الربان أثناء الطريق واسعة ، لأنه هو الرجل الأول في السفينة وهو دكتاتورها وسيدها وقد قيل قديما أنه ليس للسفينة بعد الله سيد سوى ربانها (٢) •

sur un navire, le capitaine est maitre aprés Dieu

وهذه السلطة المطلقة للربان ترجع الى وجود السفينة في عرض البحر بعيدا عن الدولة ، واحتياج الامر الى من يتولى الزمام فيها وهو الربان • فمصدر هذه السلطة هو الضرورة التي تفرض ذلك في الرحلة البحرية •

ولذلك نجد ان الربان يقوم بمواصلة السفر ، كما يضطلع بجميع الاعمال التى تلزم لاستمرار الرحلة البحرية والتى

---

(١) انظر الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى الموجز ١٩٦٩ ص ٢٣٢ بنـد ٢٦٣ •

(٢) فاهل فى شرح القانون البحرى بنـد ١٣٧ وبند ١٤٦ وبنـد ٤٠٥ ونقض فرنسى ١٤ اغسطس سنة ١٩٠٥ سيرى ١٩٠٩ ــ ١ ــ ٤٧٤ •

تحتملها الظروف العادية وغير العادية كاجراء اصلاحات فى السفينة ـ وشراء ما يلزم من المعدات والمؤن والزاد ـ فهو بهذه المثابة وكيل مفوض عن المجهز بالنسبة لجميع الاعمال الضرورية لاتمام الرحلة البحرية .

الا أن الربان مع ذلك لا يملك بيع السفينة ذاتها ، الا بتفويض خاص ولكن متى أصبحت غير صالحة للملاحة ( مادة ٥٢ بحرى مصرى / ٢٣٧ تجارى فرنسى ) فانه يجوز له أن يبيعها بشرط أن يثبت ذلك بالأوجه القانونية (١) وأن يتم البيع بالمزاد العلنى (٢) .

ويجوز للربان أن يقترض أثناء السفر لدفع ثمن ما يحتاج اليه من وقود ومؤن وزاد أو لدفع مصاريف الاصلاح الضرورية، فى حالة حصول تلف للسفينة أو لجزء منها أثناء السفر وهو ما يسمى بالقلفطة ( مادة ٤٩ بحرى مصرى / ٢٣٤ تجارى فرنسى ) .

---

(١) ويتم ذلك بمحضر يحرره أهل خبرة يحلفون اليمين يعينهم رئيس المحكمة التجارية مع أحقية أصحاب الشأن فى المناقضة فى عدم صلاحية السفينة .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٣٩٠ بند ٣٥٩ وبند ٣٩١ ص ٣١٤ ـ الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : المرجع السابق ص ١٩٩ ـ الاستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٣٩ بند ٢٤٦ ـ الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش بند ١٧٩ ص ١٦٣ ـ دانجون ـ ج ٢ بند ٤٩٠ مكرر ـ ليون كان ورينو ج ٥ بند ٥٧٣ ـ فال فى القانون البحرى بند ١٤٨ .

وللربان اذا لم يتمكن من الاقتراض أن يبيع « أو يرهن » بضائع بالقدر الذى يحتاج اليه ـ بشرط اثبات الضرورة والحصول على اذن من المحكمة التجارية أو القنصل ٠

وتنظم الخسارة الناشئة عن البيع طبقا لقواعد خاصة [1] سنعرض لها فيما بعد (تراجع المواد ٤٩ر١١٧ بحرى مصرى) ٠

وقد يحدث أن تنفذ المؤونة أثناء السفر فيجوز للربان فى هذه الحالة الاستيلاء جبرا على ما قد يكون لدى بعض الركاب من مؤن خاصة ليشترك الجميع فيها مع تعويضهم عن ذلك بقيمة ثمنها ( مادة ٦٤ بحرى مصرى ) ٠

وأخيرا ـ يجوز للربان ترك السفينة [2] اذا أكره على ذلك بسبب خطر يتهدد السفينة ، ويشترط أخذ رأى ضباط السفينة وعمد ملاحيها ٠

وعليه فى حالة ترك السفينة أن ينقذ ما يمكن انقاذه من البضائع المشحونة مع تفضيل الاغلى ثمنا ٠

كما يجب عليه أن يخلص معه الاوراق المهمة مثل دفتر سير السفينة وسند الابحار ، وحوافظ الحمولة ، والنقود ، وما الى ذلك ( تراجع المادة ٥٦ بحرى مصرى / ٢٤١ تجارى فرنسى )٠

---

(١) الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش : المرجع السابق ص ١٦٥ وص ٢٧٧ بند ٤٢١ وما بعده ـ الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه الوجيز ص ٤٧٩ بند ٥٥٥ وما بعده . الأستاذ الدكتور على حسن يونس ـ القانون البحرى ١٩٦٩ جزء ثان ص ١٣٨ بند ١٣٧ ٠

(٢) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش : المرجع السابق بند ١٨١ و١٨٢ ص ١٦٨ ـ الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه (الوجيز) ص ١٧٢ بند ٢١٥ ٠

واذا هلكت الاشياء المخرجة من السفينة على هذا الوجه بسبب قهرى يكون الربان ( القبودان ) غير مسئول عنها •

ويجب ألا يتخلى الربان عن السفينة الا فى أشد الحالات ــ أى عند الضرورة القصوى •

والعادات البحرية توجب تفضيل النساء والأولاد عند الانقاذ ــ ويعقب ذلك خروج الركاب الذكور من الرجال ــ ثم البحارة • أما الربان فهو آخر من يغادر السفينة ، وقد يبقى فيها ويغرق معها ــ ويعتبر ذلك تتويجا لحياته فى البحر ومصدر فخار له ولعائلته (١) •

**المرحلة الثالثة ــ حقوق وواجبات الربان عند الوصول :**

عند وصول السفينة سالمة الى الميناء المقصود يلتزم الربان بعمل تقرير بحرى (٢) خلال ٢٤ ساعة يثبت فيه وقت الوصول

---

(١) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش بند ١٨٢ ص ١٦٨ وص ١٦٩ وهامش صحيفة ١٦٩ حيث يسوق المؤلف امثلة على شجاعة الربابنة ورجال البحر . وانظر ايضا الأستاذة الدكتورة سميحة القليوبى الموجز ١٩٦٩ ص ٢٣٣ ( آخر الصحيفة ) وانظر أيضا : الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى سنة ١٩٦٨ ص ٢٧١ بند ٢٣١ . وقد أشار الى الأستاذ الدكتور على حسن يونس بند ٤٣٩ ويبدو ان الاشارة ترجع الى احدى الطبعات السابقة على سنة ١٩٦٨ .

(٢) والتقرير البحرى يسمى rapport de mer وبالانجليزية protest انظر الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ( ١٩٥١ ) ص ١٧٣ بند ١٨٦ . والاستاذ محمود سمير الشرقاوى ص ٢٧٢ ــ الاستاذ الدكتور على حسن يونس طبعة ١٩٦٩ ص ٢٨١ ــ الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه (الوجيز) ص ١٦٩ بند ٢١٢ •

ويحصل بموجبه على العلامة Signal التى توضع على دفتر اليومية من قبل السلطات المختصة • بما يفيد قفل الرحلة ، ويمنع احداث أى تغيير فى البيانات الواردة بدفتر يومية السفينة • ويقوم الربان عندئذ بانزال الركاب والبضائع •

على أنه حتى فى حالة غرق السفينة أو غرق بعض مشحوناتها ، أو اذا حصلت حادثة للسفينة - فانه يجب على الربان - اذا نجا أن يتقدم بتقريره (١) •

وتتحقق السلطات المختصة من صحة البيانات الواردة فى التقرير عن طريق استجواب الملاحين الحاضرين أو بعض المسافرين أو غير ذلك من وسائل الاثبات (٢) •

---

(١) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٧٥ بند ١٨٧ - الأستاذ الدكتور على حسن يونس طبعة ١٩٦٩ ص ٢٨٠ بند ٣٥٠ ج ١ •

(٢) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٧٣ وهامش رقم (١) بها وقد أشار الى الأستاذ الدكتور على حسن يونس رقم ٤٤٥ ويبدو كذلك أن الاشارة الى احدى الطبعات السابقة على سنة ١٩٦٨ (تاريخ طبع كتاب الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى) وقد سبق لنا ملاحظة ذلك فى مواضع أخرى •

- وانظر ايضا الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه (الوجيز) بند ٢١٢، ص ١٦٩ واشار الى حكم النقض الصادر فى ١٧ مايو ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ٨٧ ص ١١٢٩ - والأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ص ١٩٤ والهامش الخاص بها •

دانجون - ٢ - ص ٥٢٧ - ليون كان ورينو/٥/٦١٣ •

فاذا تبين عدم صحة البيانات ، أو لم يقدم الربان تقريره ـ يفترض أن الحادث قد وقع بخطئه ويتعين عليه تقـديم الدليل على عكس ذلك •

هذه هى عجالة استعرضنا فيها حقوق وواجبـات الربان ، ويتضح منها أن ثمة سلطات استثنائية للربان تخرج عن نطاق الحقوق والواجبات المألوفة فى عقود العمل العادية ، كما تخرج عن نطاق القواعد العامة في الوكالة ـ وهو ما أشرنا بصـدده الى أن عقد الاستخدام الذى يربط الربان بالمجهز لا يمكن أن يوصف قانونا بأنه عقد عمل عادى أو عقد وكالة ، وانما هو عقد من نوع خـاص Sui generis له طبيعته الخاصـة وأحكامه المتميزة (١) •

ولذلك فقد اخترنا السلطات الاستثنائية لربان السفينة موضوعا لهذه الرسالة وهو ما نبسـطه فيما يلى بالتفصيل فى أبواب ثلاثة •

---

(١) ولهذا يذهب البعض الى ان العقد المبرم بين المجهز والربان هو عمل قانونى شرطى acte-condition اى انه شرط لتطبيق نظام تكفل القانون بتحديده من قبل ولم يدع للافراد حـرية تعديله وفق مشيئتهم وبمعنى آخر لا يترتب على العقد المبرم سوى اسناد مركز قانونى موضوعى ( محدد ابتداء ) هو مركز الربان الى شخص معين ( أنظر الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : أصول القانون البحرى ـ بند ٢٥٦ وما بعده ـ ولنفس المؤلف ( الوجيز ) بند ٢١٤ ص ١٧٢ ) ـ وكذلك انظر الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : القانون البحرى ١٩٧٠ ص ٢٠١ ـ هامش (٥) ـ وانظر مقال شارفاريا فى حوليات القانون التجارى ـ ١٨٨١ ـ ص (١) وما بعدها :
Charveriat : Quelle est la nature Juridique de L'engagement du capitaine envers L'armateur ? (annales dr. comm. (1881. P .1).

**أولها :**

في السلطات الاستثنائية للربان في مواجهة المجهز •

**وثانيها :**

في السلطات الاستثنائية للربان في مواجهة الشاحنين •

**وثالثها :**

في السلطات الاستثنائية للربان باعتباره ممثلا للسلطة العامة •

ونعرض فيما يلي لكل جانب من هذه الجوانب بشيء من التفصيل على قدر الجهد والاستطاعة والله ولي التوفيق •

# البـاب الأول

## السلطات الاستثنائية للربان فى مواجهة المجهز

نبدأ بمعالجة السلطات الاستثنائية للربان فى مواجهة المجهز ، على أساس أن الربان ممثل للمجهز ، كما أن هذا الأخير هو الذى يملك تعيين الربان كما يملك عزله • ومع ذلك فان للربان سلطة استثنائية فى مواجهة المجهز لأن علاقته به ( وان كانت تعاقدية ) الا أنها من نوع خاص : مما تقتضى أحيانا خروج الربان على أوامر المجهز وتعليماته اذا رأى الربان من الناحية الفنية الا ينفذ تلك الاوامر والتعليمات • كما ان الربان يعتبر ممثلا للمجهز وقد اتفق الفقه والقضاء على ان نيابة الربان عن المجهز انما هى نيابة قانونية : فالربان يمثل المجهز فى التقاضى وفى التعاقد مع الغير • ونطاق هذه النيابة يتسع أو يضيق وفقا للظروف وهى على كل حال نيابة تمتد الى مدى أكبر من مدى الوكالة العادية ـ ولذلك نجد ان للربان سلطات استثنائية واسعة لمواجهة الاحتياجات الضرورية والعاجلة للرحلة البحرية •

ونتناول ذلك فيما يلى فى ثلاثة فصول :

نعرض فى أولها لبيان طبيعة العلاقة القانونية التى تربط الربان بالمجهز • أما الفصل الثانى فنخصصه لبيان السلطات

الاستثنائية المخولة للربان في حالات الخطر والاستعجال أى في غير الظروف العادية • على ان هذه السلطة ليست مطلقة ولذلك فان موضوع الفصل الثالث من هذا الباب ، هو بيان ما يرد من قيود على السلطة الاستثنائية للربان ، وايضاح الضوابط والضمانات المقررة في هذا الشأن وهو ما نعرض له فيما يلى وفقا لهذا الترتيب •

# الفصـــــل الأول

## العلاقة التعاقدية بين الربان والمجهز

**تمهيـــــد :**

ان تحديد علاقة الربان بالمجهز ، هي مسألة قانونية لها أهمية كبرى لأن طبيعة هذه العلاقة محل للخلاف والجـدل في الفقه والقضـــاء •

والواقع أنه لا يمكن اعتبار الربان مجرد عامل يرتبط مع المجهز بعقد عمل [1] ، وذلك لأن الربان لا يقوم بأعمال مادية فقط بل يقوم أيضا بأعمال قانونية •

ولما كان عقد العمل لا ينصب الا على الاعمال المادية ، فان تكييف طبيعة العلاقة بين الربان والمجهز بأنها تتمخض عن عقد عمل هو تكييف قاصر وغير صحيح ، لأنه لا ينطبق على كل مظاهر هذه العلاقة ، ولا يشمل كل تلك المظاهر بل ان نطاق

---

(١) يراجع : الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز في القانون البحري ـ طبعة ١٩٧١ بند ١١٤ ص ١٧١ والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش بند ( ١٥٠ ) ص ١٤١ ومن القائلين بان العلاقة علاقة عمل قال بنـد ١١٣ ( انظر الاســتاذ الدكتور على جمال الدين عوض : القـانون البحرى طبعة ١٩٧٠ بند ٢٦٣ ص ٢٠١ وهامش رقم ٣ ص ٢٠١ ) •

العلاقة أوسع من رابطة عقد العمل لأنه ينطوى أيضا على أعمال قانونية (١) .

كذلك لا يمكن اعتبار الربان مجرد وكيل يرتبط مع المجهز بعقد وكالة ، وذلك لأن الوكالة تنصب فقط على الاعمال القانونية دون سواها بينما الربان يقوم بأعمال قانونية وأعمال مادية لا يمكن اعتبارها ملحقة باختصاصاته القانونية وتابعة لها (٢) ، ولذلك فان تكييف العلاقة بين الربان والمجهز بأنها عقد وكالة هو ايضا تكييف خاطىء .

وقد ذهب البعض الى القول بأن علاقة الربان بالمجهز هى علاقة تجمع ما بين علاقة العمل والوكالة أى أنه يعتبر أجيرا ووكيلا فى نفس الوقت (٣) .

---

(١) الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض بند ٢٦٣ ــ ص ٢٠١ ــ ليون كان ورينو جـ ٥ بند ٤٩٦ ــ دانجون ــ ٢ ــ ٤٨٥ ــ حكم محكمة اسكندرية التجارية الجزئية ٢٨ سبتمبر ١٩٤١ محاماه ٢٢ ــ ١٥٢ .

وانظر كذلك الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه (الوجيز) بند ٢١٤ ص ١٧١ .

(٢) الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه المرجع السابق ص ١٧٢ والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٤١ بند ( ١٥٠ ) .

(٣) ليون كان ورينو جزء ( ٥ ) بند ٤٩٦ ــ دانجون جزء ( ٢ ) ص ٤٨٥ محكمة اسكندرية التجارية الجزئية ٢٨ سبتمبر ١٩٤١ المحاماه ــ ٢٢ ــ ١٥٢ ( سابق الاشارة اليه ) ومشار اليها فى القانون البحرى للاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ــ طبعة ١٩٧٠ ــ ص ٢٠١ وهوامشها ــ ويراجع ايضا الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( المطول ) بند ٢٥٨ . وانظر فى نقد هذا الراى الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى الموجز ١٩٦٩ ص ٢٢٦ بند ٢٥٨ .

وقد حكم القضاء المصرى بأن الربان يمثل المجهز أمام القضاء فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة ، وعلى هذا الاساس حكم بأن الاعلانات الموجهة الى الربان أو من الربان فيما يختص بالسفينة والرحلة تعتبر اعلانات صحيحة (١) .

ويميل القضاء والفقه أيضا الى اعتبار الربان ممثلا للمجهز أمام القضاء ، حتى لو تعلقت الدعوى بمسائل وقعت قبل استخدام الربان ، كما تظل هذه السلطة مسندة اليه حتى لو غرقت السفينة (٢) .

ولكن القول بأن الربان يرتبط بالمجهز بعقد هو مزاج من عقد العمل والوكالة معا ، هو قول يصعب معه فهم ما للربان من وظائف استثنائية مخولة قانونا ، فهو قاض للتحقيق ، وموثق مدنى وله سلطة عامة على ظهر السفينة تتناول التأديب والتحقيق والتوثيق (٣) ـ كما أن الربان يتمتع بسلطان مطلق فى تنفيذ أوامر المجهز بل وله الحق فى التعامل وابرام تصرفات قانونية رغم معارضة المجهز اذا كان ذلك فى صالح السفينة ، ولذلك يرى البعض أن من الصعب تكييف الرابطة القانونية (٤)

(١) المنصورة التجارية المختلطة ١٩٢٤/٦/٢٤ جازيت المحاكم المختلطة عدد ١٤ ص ٢٤٩ والاستاذ الدكتور جمال الدين عوض ص ٢٠٠ هامش رقم ( ١ ) .

(٢) الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض المرجع السابق ص ٢٠٠ هامش رقم ( ٢ ) .

(٣و٤) الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( الوجيز ) ـ ١٩٧١ ـ ص ١٧٢ ـ بند ٢١٥ ـ الأستاذ الدكتور على حسن يونس ـ القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ جزء أول ص ٢٨٤ وما بعدها ( بند ٢٥٣ و ٣٥٥ ) .

التى بين الربان والمجهز بأنها تندرج تحت عقد من العقود المدنية المعروفة كعقد الوكالة أو عقد العمل (١) .

والرأى الراجح هو أن الربان يقوم بوظيفة عامة ، بناء على تعيين المجهز له ، فهو يرتبط برابطة تعاقدية يدخل أو يتطرق منها الى مركز قانونى تنظيمى ، فهو يعتبر الممثل القانونى للمجهز ، كما يعتبر ممثلا للشاحنين الى حد ما — وذلك لأنه يستطيع أن يبيع البضاعة أو يقترض عليها ، فهو يعمل باسم جميع ذوى الشأن ، ويعتبر ممثلا قانونيا لتلك المجموعة الموجودة على ظهر السفينة — بما فيها المجهز والشاحنين (٢) .

وقد ذهب البعض الى أن نيابة الربان عن المجهز نيابة قانونية يستمدها الربان من القانون مباشرة لا من العقد المبرم بينه وبين المجهز .

وهذا هو الرأى الذى يؤيده جانب كبير من الشراح على أساس أن العقد المبرم بين المجهز والربان ما هو الا عمل قانونى شرطى acte condition يؤدى الى تطبيق نظام قانونى statut محدد سلفا هو النظام الذى يخضع له الربان والذى تكفل

---

(١) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٤١ بند ١٥٠ والأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه الوجيز ص ١٧٢ بند ٢١٤ والاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض هامش رقم ( ٥ ) ص ٢٠١ .

(٢) ريبير — القانون البحرى ( الموجز ) ص ١٠٦ بند ١٧٠ — والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش المرجع السابق ص ١٤١ — والاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه المرجع السابق ص ١٧٢ والاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ص ٢٠١ .

القانون بتحديده سلفا ولم يدع للافراد حرية تعديله وفق مشيئتهم (١) .

ولكن هذا الرأى في الحقيقة يخرج بالرابطة التى بين الربان والمجهز ، عن طبيعتها القانونية الصحيحة ، وهى أنها رابطة تعاقدية تقوم أساسا على الرضا وتوافق الارادتين فيما بين المجهز والربان .

ولذلك نعتقد ان هذه العلاقة هى علاقة تعاقدية (٢) ولكن لها احكامها الخاصة ، لأن الربان انما يمثل المجهز وينفذ أوامره — واذا كان يملك الخروج على أوامره وتعليماته اذا تعارضت مع مقتضيات العمل الفنى ، فان ذلك يعتبر استثناء من القواعد العامة يرجع الى أن الربان يمارس عملا فنيا (٣)

---

(١) الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : أصول القانون البحرى بند ١٥٦ وما بعده الوجيز ص ١٧٢ بند ٢١٣ و ٢١٤ — الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ص ٢٠١ هامش ٥ . وفى هذا المقام يقول الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه انه « لا يترتب على العقد المبرم ( بين المجهز والربان ) سوى اسناد مركز قانونى موضوعى محدد ابتداء هو مركز الربان الى شخص معين » ( المرجع السابق — أصول القانون البحرى رقم ٥٨ ) . وانظر ايضا الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى الموجز ١٩٦٩ ص ٢٢٦ نهاية البند ٢٥٨ .

(٢) انظر : الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى ١٩٦٨ ص ٢٥٨ .

(٣) وفى هذا المعنى : الاستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى الجزء الاول ص ٢٧٩ بند ٣٤٧ — وصحيفة ٢٨٤ بند ٣٥٣ — والاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( ١٩٧٠ ) ص ١٩٠ بند ٢٤٨ .

مثله فى ذلك مثل الطبيب أو المحامى الذى يتفق مع شخص على اجراء عملية جراحية أو رفع دعوى ، فالمسئولية هنا تعاقدية ، ولكن للطبيب أو المحامى الحق فى مخالفة تعليمات العميل ( أى المريض أو الموكل ) لأن الطبيب أو المحامى يقوم كلاهما بعمل فنى ـ ولذلك لا يخضع لتعليمات المتعاقد الآخر خضوعا كاملا وانما تكون له حرية التصرف فيما يتعلق بالنواحى الفنية ولكن فى اطار التعاقد الذى تم بينه وبين الطرف الآخر ( المريض أو الموكل ) .

وقياسا على ذلك يمكن القول بأن هذا هو الشأن بالنسبة للربان فى علاقته بالمجهز ، فهى علاقة تعاقدية من نوع خاص وترجع هذه النوعية الخاصة للعلاقة التى أن عمل الربان هو عمل فنى قد يقتضى الخروج على أوامر المجهز فى بعض الاحوال حسب مقتضيات العمل الفنى وهو ما نعمد الى بحثه فى المطلب الأول (١) .

---

(١) ويلاحظ ان بحث العلاقة بين الربان والمجهز وبيان طبيعتها القانونية كان مثار اهتمام شراح القانون البحرى الفرنسى .

انظر على سبيل المثال : فال فى شرح القانون البحرى الفرنسى ص ٦٥ بند ١١٣ وما بعده ـ ومقال الاستاذ شارفاريا ـ فى حوليات القانون التجارى سنة ١٨٨١ ـ ص ١ وما بعدها .

Charveriat : Quelle est La nature Jurudique de L'engagement du capitaine envers L'armateur ? (annales de droit commercial 1881 — p. (1) et Suiv.) ( سابق الاشارة اليه )

## المطلب الأول

## مدى خضوع الربان لتعليمات المجهز وأوامره (١)

مادمنا قد وضعنا العلاقة بين الربان والمجهز فى اطارها الصحيح وهو الاطـار التعاقدى ـ فاننا نستخلص من ذلك أن الربان مكلف بأن ينفذ تعليمات المجهز وأوامره وذلك تطبيقا للقاعدة المعروفة التى تقرر أن « العقد شريعة المتعاقدين » (٢).

هذا هو المبدأ ولكن لكل مبدأ استثناءاته .

والاستثناءات فى هذه الحالة تقضى بأن الربان يجوز له ألا يخضع لتعليمات المجهز وأن يمتنع عن تنفيذ أوامره اذا تعارضت مع مقتضيات العمل الفنى (٣) وهذا الاستثناء مقرر للربان فى كافة التشريعات البحرية ، فمن حق الربان أن يبرم تصرفات قانونية على خلاف ارادة المجهز بل ورغم معارضته ولا يعتبر ذلك خـروجا على شروط العقـد ، لأنه متى كان ابرام تلك

---

(١) يراجع : الاستاذ الدكتور على حسن يونس : القـانون البحرى ( المرجع السابق ) الجزء الاول ـ ص ٢٧٩ ـ بند ٣٤٧ ـ والاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : القانون البحرى ( ١٩٧٠ ) ص ١٩٠ بند ٢٤٨ .

والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٥٦ بند ٢١٨ ـ وفى الفقه الفرنسى : ليون كان ورينو جزء ( ٥ ) رقم ١٨٤ ـ وريبير جزء أول رقم ٨٠٨ ( مشار اليهما فى المرجع الأخير ) .

(٢) «Le contrat est le loi des parties»

(٣) المراجع السابقة : خصوصا الاستاذ الدكتور على حسن يونس بند ٣٤٧ فى صحيفة ٢٧٩ وبند ٣٥٣ فى صحيفة ٢٨٤ .

التصرفات فى صالح السفينة ، وضروريا للرحلة البحرية ، فان صالح السفينة والرحلة يعلو على مشيئة المجهز ، بل ان ذلك يعتبر من الشروط الضمنية المألوفة التى يتضمنها بالضرورة العقد المبرم بين الربان والمجهز والتى لا يجوز لهما مخالفتها بارادتهما المشتركة لأنها تعتبر بمثابة شروط مفروضة بمقتضى قاعدة من قواعد العرف البحرى الآمرة والمعتبرة من قواعد النظام العام .

والسر فى ذلك يرجع الى أن الربان لا يخدم فقط مصلحة المجهز الخاصة وانما يخدم المصلحة الجماعية Interét Collectif للسفينة (١) ولتلك الجماعة البشرية التى تعمل وتعيش على ظهرها ـ ومصالح الشاحنين والموردين وكل من يتصل بعمل السفينة وتسييرها مما يقتضى اعطاء الربان سلطة واسعة لحفظ النظام وكفالة الانضباط على ظهر السفينة والمضى فى تسييرها فى أمان .

ولذا يشير الشراح فى هذا الصدد الى اعتبارات الصالح العام والنظام العام (٢) :

«Considerations d'intrérêt general et d'ordre public.»

لهذا فاننا يمكن أن نصل الى حد القول بأن رابطة الربان بالمجهز هى رابطة من روابط القانون الخاص والعام معا لأنها

---

(١) Communauté (انظر ريبير : الموجز فى القانون البحرى ص ١٠٦ بند ١٧٩ ) وانظر : الاستاذ احمد عبد الهادى بند ٣١١ ـ ص ٣٠٧ .

(٢) شوفو شرح القانون البحرى طبعة ١٩٥٨ ص ٢٧٤ بند ٤٠٨ .

تتصل بالمصلحة العامة ، وهو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية فى أحكامها القديمة واستقر عليه قضاؤها (١) .

حيث وصفت عمل الربان بأنه متعلق بالمصلحة العامة «interet public» وأن نيابته مستمدة من القانون ومن ثم فان له قسطا من السلطة العامة .

ومن هنا كان للربان سلطة تمثيل المجهز أمام القضاء ، سواء كمدع أو مدعى عليه ، كما أن له سلطة ابرام العقود نيابة عنه ، ويعتبر المجهز هو الاصيل بالنسبة لتلك العقود وهو الذى تنصرف اليه آثارها حتى لو خرج فيها الربان على تعليمات المجهز وأوامره طالما أن مقتضيات عمله الفنى كانت تستدعى ذلك .

## المطلب الثانى

## تمثيل الربان للمجهز

تربط الربان بالمجهز علاقة تعاقدية . ونتيجة لذلك يقوم الربان بالتعاقد مع الملاحين ، وقد يقوم أيضا بالتعاقد مع الشاحنين وهو يفعل ذلك باعتباره نائبا عن المجهز (٢) .

---

(١) نقض فرنسى ٤ يونيو ١٩٣٤ ـ دالوز الهجائى ـ تحت كلمة (قانون بحرى) بند ٣١٣ شوفو بند ٣٦١ ص (٢٤٩) وهامش (١٤) بالصحيفة المذكورة .

(٢) الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض (المرجع السابق) ص ١٩٩ ـ ٢٠٠ بند ٢٦٠ و ٢٦١ ـ والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى

ويترتب على هذا التعاقد الحاصل من الربان مع الملاحين أو مع الشاحنين ، مسئولية المجهز وتنصرف اليه التزامات العقد ، تطبيقا لأحكام النيابة فى التعاقد (١) ·

والمجهز كما هو معروف ــ هو من يقوم باستغلال السفينة وهو غالبا الشخص الذى تعود اليه مكاسب السفينة وما يتحقق من الرحلة من أرباح وفوائد ، كما يلتزم بديونها ·

وغنى عن البيان أن استغلال السفن يعتبر عملا تجاريا ومن ثم فان المجهز يعتبر تاجرا اذا كان يقوم بالعمل لحساب نفسه · تسرى عليه الاحكام القانونية الخاصة بالتجار مثل القيد فى السجل التجارى ، والالتزام بامساك دفاتر معينة وسداد ضريبة الارباح التجارية والصناعية ، كما تسرى عليهقواعد الافلاس عند الاقتضاء ·

والمجهز قد يكون هو مالك السفينة ، وقد يكون شخصا آخر استأجر السفينة من مالكها يستغلها لحسابه ، وقد يكون شخصا طبيعيا كما قد يكون شخصا معنويا من أشخاص القانون

---

١٩٦٨ ص ٢٥٧ بند ٢١٩ . ــ الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) الجزء الاول ص ٢٨٤ ــ بند ٣٥٢ وما بعده ــ الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى ( الموجز ) ص ٢٢٥ بند ٢٥٦ وما بعده طبعة ١٩٦٩ وفى الفقه الفرنسى : ريبير جزء اول رقم ٨٠٨ ·

(١) المراجع السابقة : وخاصة الاستاذ الدكتورحسن يونس ( المرجع السالف الذكر ) بند ٣٥٣ ( فى صحيفة ٢٨٤ وما بعدها ) ·
ــ وحكم محكمة مارسيليا التجارية فى ١٧ ديسمبر ١٩٥٤ ( مجموعة D.M.F. ( القانون البحرى الفرنسى ) سنة ١٩٥٥ ــ رقم ٦٧١ ) ·

الخاص « شركة مثلا » أو من أشخاص القانون العام « كما في حالة قيام الدولة بدور المجهز في بعض الاحوال » ويحدث أن يكون المجهز وكيلا عن الغير في القيام بالعمل ٠

وعلى كل حال ــ فان المجهز مسئول عن العقود التي يبرمها الربان بالنيابة عنه سواء مع الملاحين أو مع الشاحنين ــ لأن الربان يعتبر ممثلا له أو وكيلا عنه ــ بحكم تعاقده معه ٠

كما يسأل المجهز عن اخطـــاء الربان باعتباره متبـوعا ومسئولا عن أفعـــال تابعيه (١) ــ ويلتزم بتعويض الغير عن الأضرار التي تلحق بهم أو تصيبهم بسبب أخطـــاء الربان ، وذلك بالنسـبة الى الالتزامات الناشــئة عن الملاحة كالتصادم البحري وحالات المساعدة والانقاذ ٠

وقد كان القضاء يتجـه في الماضي الى القـــول بعدم مسئولية المجهـز عن خطأ الربان ، مســتندا في ذلك الى أن النصــوص لا تقرر المسئولية الا بالنسبة للمالك ٠ وهذا هو ما جرى عليه القضاء حقبة من الزمن الى أن عدلت المحـاكم عن هذا المبدأ وقررت مسئولية المجهز في جميع الحـالات ــ الى جانب تقريرها لمسئولية المالك (٢) ٠

---

(١) المراجع الســابقة وخاصة : الاســتاذ الدكتور على حسن يونس الجزء الاول بند ــ ٣٧٦ ــ ص ٣٠٥ وبند ــ ٣٧٧ ــ ص ٣٠٦ .
والأستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٤٦ بند ٣٥٤ .

(٢) يراجع نقض فرنسى ١٨ مارس ١٨٧٨ ــ سيرى ــ ١٨٧٨ ــ ١ ــ ٢٥٧ دالوز ١٨٧٨ ــ ١ ــ ١٩٣ وتعليق ليغلان .

وإذا رجعنا إلى نص المادة ٣٠ من القانون البحرى المصرى « وتقابلها المادة ٢١٦ بحرى فرنسي » نجد أن عدم الاشارة الى مسئولية المجهز ليس من شأنها استبعاد تلك المسئولية أو اعفاء المجهز من المسئولية عن فعل الربان أو خطئه بل أنها تعتبر مسألة من المسائل المسكوت عنها وذلك يرجع فيها الى القواعد العامة التى تقضى بأن المجهز يعتبر فى مقام المتبوع أو رب العمل فيسأل عن أفعال تابعيه — وليس الربان الا تابعا للمجهز •

ولكن يشترط لمسئولية المجهز فى هذه الحالة أن يكون الربان قد ارتكب الخطأ أثناء تأدية عمله — وذلك طبقا للقواعد العامة — فاذا ارتكب الربان خطأ خارجا عن دائرة العمل كما لو ارتكب جريمة تهريب ولم يكن للمجهز دخل فى ذلك فان المجهز لا يكون مسئولا عن هذا الفعل لأن الربان لم يرتكبه أثناء تأدية عمله (١) •

على أن هناك حجة أخرى (٢) قال بها البعض وهى أن المالك يكون هو المسئول لأنه هو وحده الذى يملك حق التخلى

---

(١) يراجع حكم محكمة اكس فى ٢٥ مايو ١٩١٦ — دالوز ١٩١٩ — ٢ — ٦٥ والأستاذ الدكتور محمد كامل ملش : ص ١٤٩ بند ١٦٤ • — والأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( الوجيز ) بند ٢١٦ ص ١٧٣ وما بعدها .

(٢) حكم محكمة مارسليا ( التجارية ) فى ٢٦ يوليو ١٨٨٦ — مجلة القانون البحرى ١٨٨٧/٨٦ ص ١٨٢ •

وكان هذا الرأى ينسب خطأ الى محكمة النقض الفرنسية •

( انظر الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش : القانون البحرى — ١٩٥١ — بند ١٤١ ص ١٣٣ وهامش رقم ( ١ ) بها ) •

عن السفينة أو تركها ــ ومن ثم ترتبط المسئولية عن خطأ الربان بحق التخلي ولكن هذا الرأى قد عدل عنه، لأن حق التخلي وان كان وسيلة لدفع المسئولية ــ مقررة لمصلحة المالك ــ الا أنه لا ينبغى أن يؤدى الى اقتصار المسئولية على المالك دون المجهز لأنه لايحول دون تقرير مسئولية المجهز مع عدم وجود حق مقابل لذلك مقرر لمصلحة المجهز على غرار حق التخلي المقرر لمصلحة المالك فى مقابل تقرير المسئولية عليه (١) .

وعلى كل حال ــ فان المجهز يعتبر باستمرار مسئولا عن الاعمال التى يجريها الربان أثناء تأديته وظيفته وذلك على أساس مسئولية المتبوع عن أفعال تابعيه وطبقا لنص المادة (١٧٤) من القانون المدنى وهى التى تقرر الحكم العام فى هذا الموضوع .

ولا يقدح فى ذلك وجود رئيس البوغاز على ظهر السفينة لارشادها (٢) لأن الربان يعتبر هو الرئيس الاعلى للسفينة ومن ثم يكون مسئولا عن أفعال المرشد وبالتالى ترتد المسئولية أولا وأخيرا الى المجهز حتى فى هذه الحالة (٣) .

---

(١) نقض فرنسى ١٨ يناير ١٩٢٦ .Dor. sup ــ ٤ ــ ١٤٥ .

وقبله نقض فرنسى ١٨ مارس ١٨٧٨ سيرى ــ ١٨٧٨ ــ ١ ــ ٢٥٧ ــ دالوز ١٨٧٨ ــ ١ ــ ١٩٣ وتعليق ليفيلان Levellain

(٢) الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى المرجع السابق ص ٢٣٣ بند ٢٦٤ حيث تشير الى ان الاستعانة بمرشد لا تمنع الربان من قيادة السفينة ولا تنفى مسئوليته .

(٣) الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش : المرجع السابق ص ١٣٤ وهامش رقم ( ٣ ) بها وقد أشار الى حكم محكمة ( رن ) فى ١٨٩٠/٢/١١ سيرى ١٨٩٢ ــ ٢ ــ ٢٢٩ .

ولا يستطيع المجهز (١) في العقد الذى يبرمه مع الربان أن يشترط التخفيف من مسئوليته أو اعفاءه من المسئولية اعفاء مطلقا ـ فمثل هذه الشروط لاتعتبر نافذة في حق الغير اذا كان حسن النية لأنه لايعلمها ولأن الغير يتعاقد مع الربان بوصفه ممثلا للمجهز ونائبا عنه وذلك بحكم وظيفته أو بحكم عمله كربان للسفينة ، وبصرف النظر عن شروط تعاقده مع المجهز ، لأن وجود عقد بين الربان والمجهز هو أمر مفترض وشروط هذا العقد لايمكن أن تخرج عن نطاق الشروط الجارية والمألوفة في جميع الربابنة .

على أنه بالنسبة للشاحنين ، يمكن أن يشترط المجهز في عقده مع الربان ـ اعفاءه من الخطأ ـ لأن هذا ممكن في تعاقد المجهز مع الشاحنين بصفة عامة (٢) .

وعلى العموم فان مسئولية المجهز عن عقود الربان وتصرفاته وأفعاله هي مسئولية مقررة فقها وقضاءا وفقا للمبادىء العامة ـ لأن الربان يعين من قبل المجهز لادارة

---

(١) الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش : المرجع السابق ص ١٣٤ ـ والاستاذ الدكتور على حسن يونس ـ القانون البحرى ١٩٦٩ الجزء الأول ص ٣٠٥ بند ٣٧٦ وانظر كذلك بند ٣٥٤ في ص ٢٨٥ .

(٢) فال ـ في شرح القانون البحرى ـ البند ١٠٤ والبند ٤٢٧ وما بعده ـ مشار اليه في كتاب الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ـ هامش رقم ٤ ص ١٣٤ .

السفينة (١) ، ولذلك يعتبر ممثلا له فى قيادة السفينة وادارتها (٢) .

ومع ذلك ـ يلاحظ أن المجهز ليس له الحرية المطلقة فى تعيين الربان أو اختياره لأن المشرع قد وضع شروط يجب توافرها في الربان ـ فلا يجوز للمجهز أن يتعاقد مع شخص لاتتوافر فيه هذه الشروط ليكون ربانا (٣) .

وعلى ضوء ما تقدم نعالج مظاهر تمثيل الربان للمجهز فيما يلى : ـ

**اولا ـ تمثيل الربان للمجهز امام القضاء :**

يعتبر الربان ممثلا للمجهز أمام القضاء ، فهو الذى يقاضى باسم المجهز عن سائر التصرفات والعقود والارتباطات التى تتعلق بالسفينة وذلك حتى دون ذكر اسم المجهز في أوراق الدعوى مع أن القاعدة فى قانون المرافعات ، أن الدعوى لاترفع بوكيل Nul ne plaide par procureur. ولكن الربان مستثنى من هذه القاعدة لما جرى عليه القضاء الفرنسى ، منذ عهد بعيد حيث قضى بأن الدعوى يجوز أن ترفع من الربان أو

---

(١) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٣٧ بند ١٤٧ .

(٢) المرجع السابق ص ١٣٩ بند ١٤٨ .

(٣) مؤهلات الربابنة منصوص عليها فى اتفاقية جنيف الموقع عليها فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٩٣٦ ـ وقد انضمت اليها مصر بموجب القانون رقم ٣٩ لسنة ١٩٣٩ ( انظر الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٤١ وهامشها ) والاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى ( الموجز ) ١٩٦٩ ص ٢٢٢ بند ٢٥٣ .

ضد الربان دون أن يظهر اسم المجهز في الاوراق (١) ، ويكفي أن تعلن الاوراق الى الربان وحده (٢) .

ويستوى في ذلك أن يكون الربان قد أجرى التصرف مع الغير بصفته وكيلا عاما عن المجهز — أى بحكم عمله كربان أو بموجب توكيل خاص — كما في حالة بيع البضائع المملوكة لمالك السفينة — فان الربان يعتبر في جميع الأحوال نائبا عن المجهز وممثلا قانونيا له في التقاضي سواء من الناحية الايجابية — أى باعتباره مدعيا أو من الناحية السلبية — أى باعتباره مدعى عليه في القضية (٣) .

الا أنه لا يستفاد من ذلك أن الحكم الذى يصدر في القضية ضد الربان ينفذ على أموال الربان نفسه — بل ان قواعد

(١) نقض ١٩ يناير ١٩١٠ — سيرى — ١٩١٠ — ١ — ١٣٩ — ودالوز ١٩١١ — ١ — ٧٤١ — الاستاذ الدكتور على يونس : القانون البحرى ( السفينة ) طبعة ١٩٦١ ص ٣٥٠ — بند ٤٤٩ — والاحكام المشار اليها بها من رقم ( ١ ) بتلك الصحيفة .

(٢) الاستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٠٨ — الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش بند ١٥٩ ص ١٤٧ — الأستاذ الدكتور على حسن يونس بند ٣٥٤ ص ٢٥٨ .

وفي القضاء استئناف مختلط ٢ مايو ١٩٣٠ — بلتان — ٤٢ — ص ٥٣٢ — نقض فرنسي ١٩ يناير ١٩١٠ — سيرى — ١٩١٠ — ١ — ١٣٩ . — دالوز ١٩١١ — ١ — ٧٤١ .

(٣) انظر الاستاذ احمد عبد الهادى ص ٢٠٨ بند ٣١٢ — ويذكر الاستاذ الدكتور على حسن يونس أن السبب في ذلك يرجع الى أصل تاريخي — فقد كان الربان قديما يحجب شخصية المجهز تماما ويظهر أمام الغير بمظهر من يتعامل بنفسه لحساب نفسه ( انظر الأستاذ الدكتور على حسن يونس ١٩٦٩ ص ٢٨٥ بند ٣٥٤ ) .

النيابة القانونية هى التى تطبق فى هذه الحالة ـ أى أن أثر الحكم الذى يصدر فى الدعوى ينصرف الى المجهز ـ فهو الذى يستفيد من الحكم اذا صدر لصالحه ـ وهو الذى يضار منه ـ اذا كان قد صدر ضده فينفذ على أمواله (١) .

**ثانيا ـ تمثيل الربان للمجهز فى التعاقد مع الغير :**

لايلزم الربان عند تعاقده مع الغير بأن يذكر أنه يتعاقد بالنيابة عن المجهز أو باسم المجهز ـ بل يجوز له أن يتعاقد مع الغير باسمه مباشرة وذلك لأن نيابته عن المجهز ضمنية ومفترضة بحيث لا تحتاج الى بيانها أو ذكرها فى التعاقد لأن كل من يتعاقد مع الربان، يعلم أنه انما يتعاقد مع وكيل المجهز (٢) ، ولهذا فان المجهز يعتبر مسئولا عن تصرفات الربان وعقوده باعتباره هو الموكل أو الاصيل رغم أن الطرف الآخر الذى تعاقد مع الربان لم يعلم بشخصية ذلك الموكل لأن الربان لم يظهرها له ـ وذلك لأن شهادات التسجيل وارد بها اسم المالك والمجهز للسفينة

---

(١) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق بند ٣٥٣ ص ٢٨٤ وقد أشار الى حكم نقض فرنسى ٨ ديسمبر ١٨٩٠ ـ دالوز ـ ١٨٩٤ ـ ١ ـ ٣٨٥ . ولكن يكون للغير الحق فى التنفيذ على السفينة بالمبالغ المحكوم بها وله الرجوع بالباقى على الربان ، اذا لم يكف المبلغ الناتج عن بيع السفينة بوفاء المحكوم به ويكون للربان الرجوع على المجهز ( الاستاذ الدكتور على يونس ص ٢٨٥ المرجع السابق ) .

(٢) الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٤٧ بند ١٦٠ والاستاذ احمد عبد الهادى ص ٢٠٨ بند ٣١٢ ( سابق الاشارة اليه ) .

وفى القضاء حكم محكمة ( أكس ) ١٢ مارس ١٩١٧ ـ المجلة الدولية ـ ٣١ ـ ص ٦٤ .

وهذه الشـــهادات يجب وجودها على ظهــر الســـفينة ومن حق المتعاقد أن يطلع عليها وفى امكانه أن يعلم منهـــا من هو المجهز للسفينة ومن هو مالكها •

فالعلاقة المباشرة تقوم بين ذلك الطرف الآخــــر « الذى تعاقد الربان معه » وبين المجهز دون ما حاجة الى الايضاح عن شخصية المجهز واسمه ، وفى هذا يفترق الربان عن الوكيـــل بالعمولة ، الذى ينصرف اليه شخصيا أثر الالتزام لانه لايفصح عن اسم من يتعاقد معه (١) •

وتمثيل الربان للمجهز فى التعاقد عن الغــــير يظهر فى جملة حالات نبينها فيما يلى :

١ ـ فى عمليات الادارة اليومية :

Les operations quotidiennes de gestion

هذه هى العمليات المتعلقة بتصرفات الربان ، المعتادة من أجل ادارة السفينة ، ولذلك لا يخضع الربان فيها لاذن المجهز لأن ذلك « يشل حركته ويعقد الامور وخصوصا أن هذه العمليات تعتبر من المسائل التى لا يتطرق الى الذهن احتمال حصـــول معارضة من جانب المجهز فى شأنها » (٢) « بل على العكس يكون

---

(١) الاستاذ الدكتور محمدكامل ملش بند ( ١٦٠ ) ص ١٤٧ •

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : ١٩٦٩ ص ٢٩٤ •

قيام الربان بها مما يقتضيه حسن الادارة وتتطلبه ضرورة ترك الرسالة البحرية بين يديه » (١) .

**٢ ـ فى تعيين رجال الطاقم وعزلهم :**

تقرر المادة (٣٧) من القانون البحرى أن للربان حق تعيين من يلزم للسفينة من الملاحين ـ ولكنها توجب عليه أن يفعل ذلك بالاتحاد مع ملاكها اذا كان فى محل سكنهم (٢) .

ولكن المشروع التمهيدى للقانون البحرى قرر تخويل الربان حق تعيين وعزل رجال الطاقم حتى مع وجود المجهز أو من يحل محله ـ وذلك استثناء من القاعدة التى تقرر وجوب الحصول على اذن من المجهز اذا كان موجودا لأنه متى وجد الأصيل بطل عمل الوكيل ( ويكون هذا الأخير قد تجاوز حدود سلطته ) الا أن هذا الاستثناء راجع الى ما قدره المشرع من أن الربان هو « عميد رجال الطاقم » وأن تعيين هؤلاء الرجال أو عزلهم يهم الربان قبل أن يهم المجهز لأن هؤلاء الرجال يعملون تحت أمرته ويدينون له بالولاء والطاعة . « فلا ضرر

---

(١) يراجع القانون البحرى ( السفينة ) الاستاذ الدكتور على يونس سنة ١٩٦١ ص ٣٥٩ بند ٤٥٨ وكذلك بالنسبة للاصلاحات البسيطة «Les petites operations» « اذ لا خطر منها وليس من شأنها تحميل المجهز بالتزامات ثقيلة » ( نفس المرجع فى ذات المكان ) .

(٢) المرجع السابق ( نفس الموضع ) والاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى ( الموجز ) ١٩٦٩ ص ٢٢٥ وهامشها بند ٢٥٧ ـ والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٣٢ بند ١٣٩ ـ ويشير الى أن الربان فى فرنسا يلزم بخصم حصة معينة من اجور الملاحين لتودع فى صندوق معاشهم ( ص ١٣٣ بند ١٤٠ ) .

من أن يستقل الربان باتخاذ هذا التصرف الذى توجبه عادة ظروف الملاحة البحرية أو ضرورة المحافظة على التعاون الواجب توفره بين رجال الطـاقم ـ بعضهم وبعض ـ أو بينهم وبين الربان (١) .

على أنه حتى فى ظل المادة (٣٧) من القانون البحرى ـ نجد أن الربان اذا استأجر بعض الملاحين أو عزل بعض الملاحين رغم وجود المجهز ( أو من يمثله ) ودون الحصول على اذن منه بذلك ـ فان التصرف الذى يجريه الربان يكون نافذا فى حق المجهز الذى لا يستطيع أن يتمسك على الغير حسن النية بعدم سريان التصرف عليه (٢) ولكن يشترط لذلك ـ كما هو ظاهر من السياق ـ أن يكون الغير حسن النية أما اذا كان سىء النية فانه لا يستطيع أن يطالب أحدا سوى الربان (٣) .

ويكون الغير سىء النية اذا كان يعلم بوجود المجهز ( أو من يمثله ) فى الجهة التى قام الربان بابرام التصرف فيها ـ وعبء الاثبات فى هذه الحـالة على المجهز بمعنى أن هناك قرينة مبدئية على أن المجهز لم يكن موجودا فى الجهة التى باشر الربان فيها نشاطه ، ومن ثم فانه يتعين على المجهز اذا تمسك

---

(١) الأستاذ الدكتور على يونس المرجع السابق بند ٤٥٨ ص ٣٥٩ ـ ٣٦٠ .

(٢) اسـتئناف مختلط ١١ مـارس ١٩٣٧ ـ بلتـان ـ ٤٩ ـ ١٤٥ واستئناف مختلط ١٤ مايو ١٩٢٠ ـ بلتان ـ ٤٢ ـ ٥٠٠ مشـار اليه المرجع السـابق للاستاذ الدكتور على حسن يونس هامش رقم (١) ص ٣٥٨

(٣) المرجع السـابق ص ٣٥٨ بند ٤٥٧ .

بعدم نفاذ التصرف أن يثبت انه كان موجودا في الجهة المذكورة — هو أو من يمثله — وأن الغير كان يعلم بذلك (١) .

وفيما عدا ذلك — فانه يجوز للربان أن يستقل بالتعاقد مع رجال الطاقم أو يعزلهم — في حالة عدم وجود المجهز هو أو من يمثله ، وهذا مقرر بلا خلاف .

**٣ — في اجراء الاصلاحات البسيطة :**

وهذه مسألة أيضا لا خلاف فيها — لأن اجراء الاصلاحات البسيطة (٢) أمر لا خطر منه — بل هو مفيد ونافع للسفينة — وهو مما تقتضيه الادارة الحسنة — فضلا عن أنه لا يحمل المجهز بالتزامات ثقيلة (٣) . ولذلك فمن المتفق عليه أن الربان يمكن أن يستقل باجراء تلك الاصلاحات البسيطة مع مراعاة أنه في حالة وجود المجهز يجب أن يحصل الربان على اذن منه بذلك (٤) والا فان تصرف الربان لا يكون نافذا في حق المجهز مالم يكن الغير (الذى تعاقد مع الربان) حسن النية (٥) .

---

(١) المرجع السابق ص ٣٥٨ والفقرة الاخيرة من المادة ( ٧٨ ) من المشروع التمهيدى للقانون البحرى الجديد .

(٢) Les petites reparations

(٣) الاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ٢٩٤ .

(٤) الاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ٢٩٣ بند ٣٦٢ .

(٥) استئناف مختلط ١١ مارس ١٩٣٧ — بلتان ٤٩ — ١٤٥ . واستئناف مختلط ١٤ مايو ١٩٣٠ — بلتان — ٤٢ — ٥٠٠ ( وقد أشار اليهما الاستاذ الدكتور على حسن يونس في المرجع السابق في الهامش رقم (١) بالصحيفة ٢٩٣ ) ( سابق الاشارة اليه ) .

وقد نص مشروع القانون الجديد على جواز (١) استقلال الربان لهذه الامور أيضا حتى مع وجود المجهز ـ تبسيطا للامور ـ واستثناء من قاعدة الاستئذان السابق فى حالة وجود المجهز (٢) .

ونرى مما تقدم أن تمثيل الربان للمجهز فى الحالات العادية ـ هو صورة من صور النيابة القانونية ـ تنطبق عليه احكامها أى أن الربان يستطيع ان يتعاقد ويتصرف وأن يقاضى ويتقاضى ويلزم المجهز فى جميع هذه الاحوال بنتائج عمله ، بمعنى أن آثار هذه التصرفات أو الخصومات القضائية تنصرف الى المجهز سواء فيما ينفعه أو فيما يضره (٣) .

على أن تمثيل الربان للمجهز وان كان يعتبر فى مقام أعلى درجة من الوكالة العادية ـ الا أنه مع ذلك لا يعتبر تفويضا كاملا (٤) وذلك للاسباب الآتية :

( أ ) أنه اذا كان المجهز موجودا هو أو من يمثله ـ فان الربان لا يستطيع أن يتصرف الا بموجب اذن منه ـ فاذا تصرف

---

(١) يراجع المشروع التمهيدى للقانون البحرى الجديد المقترح فى المادة ( ٧٨ ) منه ـ فى فقرتها الاخيرة .

(٢) المقصود بذلك هو الوجود الفعلى للمجهز بالميناء ( وليس الاقامة ) ( أنظر ايون كان ورينو جزء خامس ص ١٨٤ ) .

(٣) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى ( طبعة ١٩٦٩ ص ٢٨٤ وما بعدها ـ بند ٣٥٢ وما بعده ) .

(٤) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٣٥٨ بند ( ٤٥٧ ) وما بعده .

دون اذن ـ كان التصرف غير نافذ في حق الغير الذى يعلم بوجـود المجهز (١) ٠

(ب ) أن الربان ليس له أن يتصرف في السفينة بدون موافقة المجهز أو وكالة خاصة منه حتى لو كان بعيدا عن محـل وجـود المجهـز أو من يمثله ٠ وذلك لأن الربان له حق الادارة واتيـان أعمـال الادارة ولـكن ليس له حـق التصرف ومن ثم يقع بيع السفينة باطلا اذا لم يكن هناك اذن من المجهز أو موافقة صريحة أو وكالة خاصة (٢) ٠

الا أنه حتى فى هذه الحالة الاخيرة يجوز للربان أن يبيع السـفينة بدون اذن المالك ( المجهـز ) اذا ثبت ـ بالاوجـه القانونية ـ عـدم صلاحيتها للملاحـة وللسـفر ( مادة ٥٣ بحـرى ) (٣) ـ أو حيث تصاب بتلف أو اضرار يتطلب اصلاحه مصاريف مبهظة ـ مما يجعلها غير قادرة على تأدية وظائفها ٠ ولكن يشترط ثبوت (٤) عدم الصلاحية بالاوجه القانونية ، وأن يتم البيع بالمـزاد العلنى ٠

---

(١) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٢٩٣ . وهامش رقم ( ٢ ) بالصحيفة المذكورة والاسـتاذ الدكتور محمـود سمير الشرقاوى : القانون البحرى ١٩٦٨ ص ٢٥٩ .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٢٩٥ بنهاية البند رقم ٣٦٤ .

(٣) وهذا الحكم المقرر فى القانون البحرى ( المطبق حاليا ) بالمادة (٥٣) منه ومقرر أيضا فى المشروع التمهيدى للقانون البحرى ـ فى المادة ( ٩١ ) .

(٤) محكمة روان ١٨٦٧/٦/٣ ـ دالوز ـ ١٨٦٧ ـ ٢ ـ ٦ مشار اليها بالمرجع السـالف الذكر للاسـتاذ الدكتور على حسن يونس بهامش صـحيفة ٢٩٥ .

فاذا توافرت هاتان الضمانتان جاز للربان بيع السـفينة دون اذن المجهز فى هذه الحالة الاستثنائية (١) •

وغنى عن البيان ـ أن نيابة الربان عن المجهز ليست من النظام العام (٢) ، فيجوز الاتفاق على تحديد نطاقها (٣) ـ غير أن هذا هذا الاتفاق لا يسرى على الغير اذا كان حسن النية أى لا يعلم بالتغيير الذى طرأ على الحدود الطبيعية لوكالة الربان ، على ما سبقت الاشـارة اليه (٤) •

أما اذا كان الغير سىء النية ـ فان المجهـز يسـتطيع أن يتمسك عليه بعدم نفاذ التصرف فى مواجهته • ويكون الربان هو المسئول وحده ( وبصفته الشخصية ) من تنفيذ العقد (٥) • كما يسأل عن تعويض المجهز عما أصابه من ضرر نتيجة تجاوز الربان لحدود سلطته •

---

(١) المرجع السـالف الذكر ( الاسـتاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٩٥ ) •

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق بنـد ٣٦٥ ص ٢٩٥ •

(٣) الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : ١٩٧٠ بنـد ٢٦٠ ص ٢٩٩ •

(٤) ـلاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ٢٦٩ ـ ( تابع البند ٣٦٥ ) •

(٥) نفس المرجع ونفس الموضع •

## الفصل الثانى

## السلطات الاستثنائية للربان فى حالات الخطر والاستعجال

قدمنا أن الربان وان كان ممثلا للمجهز الا أن تمثيله له يحمل معنى أكبر وأوسع نطاقا من الوكالة العادية • وذلك نجد أن للربان سلطات استثنائية واسعة لمواجهة الاحتياجات الضرورية والعاجلة للرحلة البحرية (١) ، كما أنه فى حالات الخطر تكون له سلطات أوسع وأكبر ليمارسها على اعتبار أن هناك حالة ضرورة قصوى تقتضى دفع الخطر (٢) •

وقد نصت على ذلك المادة (٤٩) من القانون البحرى التى تجيز للربان أن يقترض قرضا مضمونا بجسم السفينة وتوابعها أو البضاعة المشحونة عليها ، كما تجيز له عند الاقتضاء ( اذا لم يستطع الاستقراض ) أن يبيع أو يرهن من البضاعة المشحونة ما يكفى لاستيفاء المبلغ الذى يحتاج اليه(٣) •

(١) الأستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) ص ٢٨٥ — ٢٨٦ — والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع السابق ) ص ٢٦٠ •

(٢) المرجع السابق ( الاستاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٩٥، والاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( الوجيز ) ١٩٧١ — ص ١٧١ — والاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ١٩٧٠ ص ١٩٨ بند ٢٥٩ ) •

(٣) وقد نصت على ذلك ايضا المادة ( ٩٠ ) من المشروع التمهيدى للتقنين البحرى الجديد ( يراجع كتاب القانون البحرى للاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ٢٨٦ ) •

كذلك قد تدعو الضرورة الى التصرف فى السفينة ذاتها بالبيع ـ سواء ببيع السفينة أو بيع حطامها ـ ويكون ذلك فى حالات الضرورة القصوى ـ بشروط مخصوصة ٠

وفى حالات الخطـر المحدق ـ يكون للربان سـلطة ترك السفينة أثناء السفر ـ وهذا هو ما نصت عليه المـادة (٥٦) بحرى ـ التى سنعرض لها فيما يلى لبيان شروط تطبيقها (١) ٠

ونرى مما تقدم أن سلطة الربان الاستثنائية تتدرج فى القوة ـ فتبدأ بجواز الاقتراض على جسـم السفينة وتوابعها والاجرة ، وجواز الاقتراض على البضاعة ـ أو بيع البضاعة ورهنها ـ وهو ما نخصص له « المطلب الأول » من هذا الفصل ـ ثم نصعد الى حد تخويل الربان الحق فى بيع السفينة ذاتها بالمزاد فى حـالة الضرورة القصـوى ، وهـو ما نخصص له « المطلب الثانى » ـ ثم ننتهى الى تخويل الربان سلطة ترك السفينة وهو موضوع « المطلب الثالث » ٠

---

(١) الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش : شرح القـانون البحرى بند ١٨١ ص ١٦٨ ـ الاستاذ أحمد عبد الهادى ص ٣١٥ بند ٣٢٢ ٠

## المطلب الأول

## سلطة الاقتراض والرهن

سنعرض فى هذا المطلب سلطات الربان الاستثنائية بالترتيب الآتى : —

**اولا : الاقتراض على جسم السفينة : « قرض المخاطرة الكبيرة » (١)**

يجوز للربان الاقتراض على جسم السفينة والاجرة وهذا النظام له تاريخ قديم معروف (٢) ، وهو ما يسمى بالقرض البحرى أو مشارطة الاقتراض البحرى ، وقد نصت عليه المادة (٤٩) من القانون البحرى التى ورد بها تعريف « مشارطة الاقتراض البحرى » على الوجه الآتى :

« مشارطة الاقتراض البحرى هى عقد به بقرض مبلغ على السفينة أو على مشحوناتها أو عليهما معا — بشرط أنه اذا هلكت أو تلفت تلك الاشياء الضامنة لوفاء المبلغ المقرض بحادثة بحرية يضيع على المقرض المبلغ المذكور ، مع أرباحه المتفق عليها — الا اذا امكنه أن يستوفى حقوقه مما تخلف عنها

---

(١) Prêt à la grosse أو Prêt à La grosse aventure

(٢) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( ص ٢٦٠ من المرجع السابق ) الأستاذ أحمد عبد الهادى ص ٣٣٨ بند ٣٤٦ ، وقد أشار الى أن من حق الربان أيضا ( بطريق القياس ) أن يبيع ما مع المسافرين من مجوهرات أو ملابس ثمينة ما دامت هناك ضرورة قصوى تستدعى سلامة السفينة وما عليها ( فاهل بند ١٤٩ (Wahl

وأما اذا وصلت الى بر السلامة فيدفع له المبلغ مع أرباحه البحرية أعنى مع فوائده المتفق عليها ولو بسعر أزيد من السعر المقرر فى القانون » ٠

ولذلك يسمى هذا القرض بقرض المخاطرة الكبيرة «Pret à La grosse aventure» لأن المبلغ الذى يتم اقراضه للربان قد يضيع هو وأرباحه على صاحبه ( المقرض ) اذا هلكت السفينة أو البضاعة أو تلفت بحادثة بحرية ـ وهذا هو ما يبرر اعطاء المقرض فائدة أعلى من المقرر عادة فى القانون (١) ٠

وجدير بالذكر أن حق المجهز أن يبرم مشارطة الاقتراض البحرى قبل سفر السفينة ـ أما أثناء الرحلة ، فان الاقتراض يكون من حق الربان (٢) وقد نصت على هذا النوع من القروض فى قانون التجارة البحرى الفرنسى المواد ٣١١ وما بعدها ـ حيث نظم المشرع هذا القرض بصورة تفصيلية ومطولة ٠

غير أنه يلاحظ أن القرض البحرى قد فقد كثيرا من أهميته فى الوقت الحاضر بعد ظهور نظام الرهن البحرى (٣) ٠

---

(١) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٢٨٩ نهاية البند ( ٣٥٧ ) ٠

(٢) يراجع بول شوفو فى شرح القانون البحرى طبعة ١٩٥٨ ( باريس ) بند ١٦٧ ص ١٢١ ــ ١٢٢ ويراجع فى الفقه المصرى : الأستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى ( السفينة ) سنة ١٩٦١ ص ٣٥٣ بند ٤٥٢ . طبعة ١٩٦٩ ــ جزء أول ــ ( ٣٥٧ ) ص ٢٨٨ وما بعدها .

(٣) وقد ظهر نظام الرهن البحرى فى القانون المصرى فى سنة ١٩٥١ ــ بصدور القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ ٠

وبذلك لم تبق لقرض المخاطرة الجسيمة سوى أهمية تاريخية (١) ويراعى أن الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان تعتبر من الديون الممتازة بشرط أن تنشأ هذه الديون خارج الميناء الاصلي للسفينة ، لأن المتعاقد مع الربان يكون فى هذه الحالة بعيدا عن مالكها فلا يستطيع أن يطلب من المالك تقرير رهن له على السفينة لضمان حقه (٢) .

كما يشترط أن يكون تصرف الربان ـ الذى نشأ عنه الدين حاصلا بسبب الاحتياج الفعلى لصيانة السفينة أو لمتابعة الرحلة . فلا يكون الا عن المصاريف الضرورية والعاجلة . أما مصاريف التحسين فلا ينطبق عليها هذا الحكم (٣) .

**ثانيا ـ رهن السفينة :**

يجوز للربان أن يبيع أو يرهن بضائع بقدر المبلغ الذى دعت اليه الضرورة التى ثبتت (٤) وهذا هو ما تنص عليه

(١) يراجع كتاب الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٣٥٤ .

(٢) الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى ـ ١٩٦٨ ص ١٣٤ بند ١١٠ .

(٣) نقض فرنسى ٢ فبراير ١٩٦٥ ـ D.M.F. ١٩٦٥ ص ٢٧٨ ـ مشار اليه فى المرجع السابق ـ هامش ص ١٢٥ ويراجع كذلك كتاب الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش فى القانون البحرى سنة ١٩٥١ ص ٤٩٧ بند ٥٥٢ .

(٤) انظر الاستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى ( طبعة ١٩٦٩ ) ـ الجزء الاول بند ٣٥٩ ص ٢٩٠ ـ وفى هذه الحالة يجب على المجهز أو الربان احتساب ثمن البضائع التى اضطر الى بيعها ـ بالسعر الجارى للبضائع التى من نوعها فى محل اخراجها من السفينة وفى وقت وصولها الى ذلك المحل ( المرجع السابق فى المكان ذاته ) .

المادة (٤٩) من التقنين البحرى (١) غير أن للشاحنين أن يمنعوا بيع بضائعهم أو رهنها ـ وذلك باخراجها من السفينة والمادة (٤٩) بحرى تنص على ذلك أيضا (٢) .

ونرى مما تقدم أنه يجوز للربان رهن البضائع المشحونة على السفينة ضمانا للمبلغ الذى يقترضه ( وذلك مالم تلجئه الضرورة الى بيع البضاعة ذاتها ) (٣) .

وانما ثار التساؤل عما اذا كان يجوز للربان أن يرهن السفينة نفسها ؟ .

وغنى عن البيان أن الرهن ضمان لما قد يضطر الربان الى اقتراضه من مال لمواجهة احتياجات الرسالة البحرية ، وهو ( أى الرهن ) احدى وسائل الائتمان البحرى (٤) crédit maritime

---

(١و٢) وهذا هو أيضا ما تنص عليه المادة ( ٩٠ ) من المشروع التمهيدى للقانون البحرى . غير ان المادة ( ٤٩ ) بحرى تنص على ان الشاحنين لا يلتزمون فى هذه الحالة الا بدفع الاجرة على قدر السفر اذا اتفقوا او اتحد رايهم على انزال بضائعهم من السفينة . أما فى حالة اختلافهم فى الراى فان من يبدى رغبته منهم فى اخراج بضاعته يلزم بدفع أجرة السفر كاملة . أما المادة ( ٩٠ ) من المشروع فتلزم الشاحنين بدفع كامل الاجرة سواء اكانوا مختلفين فى الراى أو مجمعين عليه . ويبرر الفقه ذلك بان دفع أجرة السفر بالكامل هو خير تعويض عن اخلال الشاحنين بالتزامهم بالعمل على نجاح الرسالة البحرية بحيث يحق للمجهز الذى لحقه الضرر من عدم اكمال الرحلة ان يعوض عن ذلك سواء أجمع الشاحنون على اخراج بضائعهم من السفينة أو طلب ذلك بعضهم فقط ( انظر الاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ٢٩١ ( نهاية البند ٣٥٩ ) .

(٣) انظر ما سياتى بعده عن حق الربان فى بيع البضائع المشحونة ورهنها ص ٧٣ من هذه الرسالة .

(٤) انظر فى الائتمان البحرى : شوفو فى شرح القانون البحرى طبعة ١٩٥٨ ص ١١٩ وما بعدها .

ومن المسلم به قانونا أن رهن السفينة لا يصدر الا من مالك السفينة (١) • وهذا هو الاصل • أما الربان فلا يملك رهن السفينة أثناء الرسالة البحرية الا اذا كان مزودا بوكالة خاصة ـ لأن تمثيله للمجهز لا يخوله بطبيعة الحال سلطة رهن السفينة (٢) •

انما اذا قام الربان برهن السفينة وأقره المالك الحقيقى بورقة رسمية ، فان الرهن يصبح صحيحا لأن الاقرار اللاحق كالاذن السابق (٣) •

وبذلك يتضح أنه يجوز للربان رهن السفينة بتوكيل خاص من المجهز كما أن من حق المجهز اجازة الرهن الذى يعقده الربان دون وكالة خاصة •

ولكن المشكلة تثور اذا ما قام الربان برهن السفينة أثناء الرحلة البحرية دون أن يكون مزودا بوكالة خاصة ورفض المجهز أن يقره على ذلك فهل يلزم المجهز بهذا الرهن وما يترتب عليه من آثار على أساس أن الربان قد اضطر الى ذلك اضطرارا لسبب الظروف الاستثنائية التى كان مجبرا على مواجهتها ؟ •

---

(١) الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى فى شرح القانون البحرى طبعة ١٩٦٨ ص ١٥١ بند ١٣١ •

(٢) الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : أصول ـ رقم ٧٥٩ ـ الاستاذ الدكتور على يونس المرجع السابق بند ٣٤٧ والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ١٥٢ وهامش تلك الصحيفة والأستاذة الدكتورة سميحة القليوبى الموجز ١٩٦٩ ص ٢٢٩ بند ٢٦٠ ـ ريبير جزء (٢) بند رقم ١٠٥٧ .

(٣) الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ المرجع السابق ص ١٥١ •

والجواب على ذلك أن التقنين البحرى لا يتضمن تنظيم احكام الرهن وانما كان يتضمن نصوصا تقرر لدائنى المجهز الحق فى التتبع ـ وهو الحق المقرر للدائنين العاديين ـ طبقا للمادة الخامسة من التقنين البحرى ـ كما كان يقرر حقوق الامتياز البحرية لضمان بعض الديون •

وقد الغيت المادة (٥) من التقنين البحرى بموجب القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ ( المادة ٣ منه ) ـ وهو القانون الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية (١) ولم يتقرر نظام الرهن البحرى الا بمقتضى ذلك القانون ـ حيث نص فى المادة (١٣) منه على أنه « يجوز رهن السفينة » وقد يكون من الغريب أن نلاحظ أن رهن السفينة لم يتناوله المشرع بالتنظيم الا فى سنة ١٩٥١ عند صدور القانون المذكور ( رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ ) وقد نصت المادة (١٣) من ذلك القانون فى فقرتها الثانية على أن الرهن يجب أن يتم بعقد رسمى والا كان باطلا (٢) •

---

(١) نشر هذا القانون بالوقائع المصرية العدد ( ٢٣ ) ـ فى ١٢ مارس سنة ١٩٥١ ( أنظر موسوعة تشريعات النقل البحرى للاستاذ محمد علوان المحامى ـ القاهرة ١٩٧٩ ـ صحيفة ٢٤٦ وما بعدها ) وانظر الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ( المرجع السابق الاشارة اليه ) ص ٤٨٩ بند ٥٣٩ وما بعد ذلك .

(٢) وقد الغيت المادة ( ٥ ) من التقنين البحرى كما سبق القول نتيجة صدور القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ كما الغيت كذلك المادة ( ٦ ) بحرى ( انظر المادة ( ٣ ) من القانون ٣٥ لسنة ١٩٥١ ) .

كما نصت المادة (١٦) من ذات القانون على وجوب قيد الرهن فى سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة [1] .

واذا كان المشرع قد نص فى المادة (١٣) من القانون المذكور ( رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ ) على أنه يجوز رهن السفينة ـ الا أنه لم يبين من يملك رهنها وهل هو المالك أم المجهز أم الربان أيضا ؟ .

ولذلك فقد يقال ان الربان يملك رهن السفينة . وقد رأينا أن هذا يجوز بتوكيل خاص من المجهز للربان ولكن هل يملك الربان رهن السفينة دون ان يكون مؤكلا فى ذلك بتوكيل خاص ؟ .

قد يقال ان الربان يملك بيع السفينة طبقا للمادة (٥٢) بحرى ولو بدون اذن المالك اذا ثبتت عدم صلاحيتها للسفر [2] وأن من يملك الأكثر يملك الاقل ـ ولهذا يجوز للربان ان يرهن السفينة ( من باب أولى ) مادام يملك أن يبيعها .

ولكن هذا الرأى يمكن الرد عليه بأن الحكمة من تخويل الربان سلطة بيع السفينة هى مواجهة الخطر الداهم ـ وأن الضمان يتمثل فى هذه الحالة فى حصول البيع بالمزاد العلنى ـ أما الرهن فلا يتصور أن يكون اجراء يتخذ لمواجهة خطر

---

(١) انظر الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش صحيفة ٤٩١ (بالهامش) .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) ص ٢٩٥ . والاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى الموجز ١٩٦٩ بند ٢٦٠ ص ٢٢٩ وهامشها . وقد أشارت فية الأستاذة الدكتورة الى المادة ( ٥٢ ) بحرى .

داهم ، كما أنه لا يمكن حصوله بالمزاد ـ وانما له أوضاع أخرى خاصة به : أهمها اتمامه بعقد رسمي ـ وقيده في سجل السفن ـ وهذه اجراءات معقدة تستلزم الروية وتتنافى مع الحكمة في اسناد سلطات استثنائية للربان لمواجهة حالات الضرورة بوسائل سريعة وفعالة •

وعلى ضوء ما تقدم ـ نخلص الى أن الربان ليس له الحق في رهن السفينة ما لم يكن مزودا في ذلك بوكالة خاصة ـ لأنه لا يمكن تحرير عقد رسمي بالرهن ـ وقيده وفقا للقانون الا اذا كانت السفينة في الميناء وفي هذه الحالة لا يتصور رهن السفينة الا من المالك أو المجهز أو من وكيل خاص قد يكون هو الربان أو غيره •

كما أن تعقيد اجراءات تحرير عقد الرهن وضرورة افراغه في الصورة الرسمية ثم ضرورة قيده بعد ذلك ـ يستبعد « فيما نرى » فكرة تخويل الربان حق ابرام عقد الرهن أثناء الرحلة البحرية لمواجهة خطر داهم باجراء سريع • غير أن المشرع قد أباح للربان حق ابرام مشارطة استقراض بحرية طبقا للمادة (٤٩) من القانون البحري بضمان جسم السفينة وتوابعها ، وهو ما يقوم مقام الرهن ويغني عنه فيما نعتقد ، وربما يكون المشرع قد اكتفى بذلك كاجراء سريع لمواجهة الحالات الطارئة ولذلك لم يخول للربان حق رهن السفينة ذاتها في هذه الظروف •

**ثالثا ـ الاقتراض على الاجرة وتوابعها :**

يعتبر الاقتراض على الأجرة صورة من صور القرض البحري المسمى بقرض المخاطرة الجسيمة (Prêt a la grosse)

لأن المادة «٤٩» من قانون التجارة البحرى تنص على أن للربان أن يقترض قرضا بحريا على جسم السفينة وتوابعها ـ وقد أوضحت المادة «١٦٠» بحرى ما هو المقصود بتوابع السفينة ـ وهو « أدواتها ومهماتها وطقمها ومئونتها وأجرتها المكتسبة » .

وتوابع السفينة تكون معها مجموعا واحدا ولكن الاجرة لهـا ذاتيتها المتميزة ـ ولذلك يقرر الفقه أنه ليس هنـاك مايمنع من الاقتراض على أجرة السفينة ـ رغم عدم ذكر ذلك فى المادة (٤٩) المشار اليها (١) .

وهـذه أيضا من السلطات الاستثنائية المخولة للربان اذا دعت الضرورة الى ذلك فى أثناء السفر مع مراعاة أن الحكمة من ذلك هى : البعد عن محل اقامة ملاك السفينة أو وجـود ظروف أخرى لاتمكن الربان من استئذان الملاك .

غير أنه لايجوز الاقتراض الا بعد اثبات الضرورة بمحضر موقع عليه من عمد ملاحى السفينة وبعد الحصـول على اذن من المحكمة « محكمة أقرب ميناء » أو من جهة الادارة أو القنصل أو حاكم البلد حسب ظروف الأحوال ـ على ما فصلته المـادة «٤٩» المشـار اليها (٢) .

---

(١) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : طبعة ١٩٦١ ص ٣٥٢ .

(٢) الاستاذ أحمد عبد الهادى ص ٢٣٩ بند ٣٤٧ والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٦٥ .

**رابعا ـ الاقتراض على البضـائع المشـحونة :**

كذلك تنص المادة «٤٩» سالفة البيان على جواز الاقتراض على المشحوثات اذا اقتضى الحال ذلك (١) •

والحكمة من اجازة هذا التصرف للربان هو مواجهة حالة الضرورة عندما يكون الربان بعيـدا عن محـل اقامة ملاك البضائع المشحونة •

وهى نفس الحكمة من اباحة الاقتراض على جسم السفينة أو توابعها « بما فى ذلك الأجرة بصفة خاصة » •

وقد نصت المادة «١٦٠» بحرى عـلى تخصيص المشحونات لوفاء أصل وفوائد المبلغ المقترض قرضا بحريا عليها •(تراجع المادة «١٦٠» بحرى ) وهو نفس الحكم المقرر بالنسبة للسفينة ـ وأدواتها ومهماتها وطقمها ومؤونتها ـ وكذلك أجرتهـا المكتسبة •

وقد حرص المشرع فى المـادة «١٦٠» المشـار اليها على النص بأنه اذا حصل الاقتراض على شيء مخصوص من السفينة أو من مشحوناتها فلا يكون الامتياز الا فى ذلك الشيء وبقدر الجزء المخصص للاقتراض (٢) •

---

(١) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٦٤ ــ ١٦٥ ــ الأسـتاذ احمد عبد الهادى ص ٢٣٨ بند ٣٤٦ ــ والأسـتاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٨٩ بنـد ٣٥٨ .

(٢) يراجع نص المادة ( ١٦٠ ) بحرى . وقد أشار الأسـتاذ الدكتور على حسن يونس الى ان المسالة تاخذ وصفا آخر فى ظل المشروع التمهيدى ــ تراجع المادة ( ٩٠ ) من المشروع ــ أنظر الأستاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٩٠ ( الفقرة الثانية من البند ٣٥٨ ) .

**خامسا ـ بيع البضائع المشحونة ورهنها :**

ومن المقرر كذلك طبقا للمادة «٤٩» من القانون البحرى ـ أنه اذا لم يتيسر استقراض كل أو بعض المبلغ الذى تدعو الضرورة الى انفاقه ـ بموجب مشارطة قرض بحرى ـ فانه يجوز للربان أن يرهن ـ أو يبيع بالمزايدة ـ بضائع من المشحونات (١) ـ بقدر المبلغ الذى دعت اليه الضرورة ـ « التى ثبتت على الوجه المبين فى المادة «٤٩» سالفة الذكر » .

على أنه يجوز للشاحنين ( اذا كانوا متحدين فى الرأى ) أن يمنعوا بيع بضائعهم أو رهنها ـ باخراجها من السفينة ودفع الأجرة على قدر السفر الذى حصل (٢) .

أما فى حالة عدم رضاء بعض الشاحنين ، فان لمن أراد منهم اخراج بضائعه من السفينة ـ أن يفعل ذلك ولكنه يكون ملزما بالأجرة الكاملة عنها .

---

(١) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : ص ٢٩٠ بند ٣٥٩ ـ ويسمى البيع فى هذه الحالة باسم بيع ( الوكس ) mévente ( يراجع الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٦٥ ) .

(٢) على ان المادة ( ٩٠ ) من المشروع التمهيدى للقانون البحرى تذهب الى الزام الشاحنين بدفع الاجرة كاملة ـ سواء كان طلب انزال البضائع قد صدر منهم جميعا أو من بعضهم ( وذلك تعويضا للمجهز عن اخلالهم بالتزامهم فى العمل على نجاح الرسالة البحرية ) .

ويحبذ الفقه هذا الحل ـ انظر الاستاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٩١ الفقرة قبل الأخيرة فى البند ٣٥٩ .

وبيع البضائع المشحونة ـ يجب أن يتم بالمزاد العلنى(١) وفى حالة بيعها تكون المبالغ المستحقة لأربابها مضمونة بالامتياز المقرر بالقانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ فى المادة الاولى « فقرة أخيرة منه » (٢) ٠

على أن دعوى المسئولية التى توجه الى الناقل بطلب هذه المبالغ تتقادم طبقا للمادة «٢٧١» من القانون البحرى بمضى سنة على وصول السفينة (٣) ٠

وقد روعى فى تقرير هذه المدة القصيرة عدم بقاء الدين معلقا لفترة ترهق الناقل أو تعرقل نشاطه ٠

وكل ما تقدم يدل على أن المشرع قد خول للربان سلطات استثنائية لمواجهة حالة الضرورة والاحتياجات العاجلة للرحلة (٤) ٠

---

(١) يراجع نص المادة ( ٤٩ ) بحرى ـ وانظر الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى طبعة ١٩٦٨ ص ٢٦٠ و ٢٦١ ـ والأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٢٨٧ ٠

(٢) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : ص ٢٩١ الفقرة الاخيرة المسئولية التى توجه الى الناقل بطلب تلك المبالغ تتقادم بمضى مدة قصيرة (م ٢٧١ بحرى) ٠

(٣) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ( ذات الأشارة ) بند ٣٠٦ ص ٢٩١ ٠

(٤) الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ١٩٦٨ ص ٢٦٠ ويشير الى إن ذلك مشروط بأن يكون الربان بعيد عن المكان الذى يكون المجهز موجـود فيه ٠

غير أن الفقه ينبه الى أن المشرع لم يترك للربان الخيرة في مباشرة تلك السلطات بل فرض عليه أن يبدأ أولا بالاقتراض على جسم السفينة والأجرة ـ فاذا تبين عدم كفاية ذلك لمواجهة الضرورة كان له أن يعقب ذلك بالاقتراض على البضاعة المشحونة (١) .

أما بيع البضاعة أو رهنها فليس للربان الحق فيه الا اذا تعذر استقراض المبلغ الذى دعت اليه الضرورة ـ كله أو بعضه ـ وذلك في حدود ما تتطلبه الضرورة التى ثبتت (٢) .

وهذا التقييد لسلطة الربان ينطوى على توفير الضمانات للشاحنين التي تحميهم من سوء تصرف الربان (٣) .

**سادسا ـ الاجراءات اللازمة لممارسة هذه السلطات الاستثنائية :**

ويبقى أخيرا أن نشير الى أن الربان ليس له الحق في ممارسة هذه السلطات الاستثنائية الا بشروط اجرائية معينة (٤) ، يجب أن يتبعها وهى تتلخص فيما يلى :

(١) الأستاذ الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق بند ٣٥٩ .

(٢) يراجع نص المادة (٤٩) بحرى ـ وانظر الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ المرجع السابق ص ٢٦١ .

(٣) المرجع السابق : الأستاذ الدكتور علي حسن يونس بند ٣٥٧ .

(٤) المرجع السابق : الاستاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٩٢ بند ٣٦١ ـ الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٦٥ ـ والاستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٣٩ بند ٣٤٧ .

١ ـ اثبات حالة الضرورة :

ويثبت تحقق هذه الحالة بموجب محضر يحـــرره الربان ويوقع عليه عمد ملاحى السفينة .

٢ ـ الحصول على اذن من السلطة المختصة :

ويجب البدء بالسلطة القضائية ( رئيس المحكمة التجارية فى الجهة التى تحققت فيها حالة الضرورة ) ـ فان لم يوجـد فمن جهة الادارة .

وفى حالة وجود السفينة فى ميناء أجنبى فان الربان يجب أن يلجأ الى القنصل المصرى فى تلك الميناء لطلب الاذن منـه ، فاذا لم يوجد بالجهة قنصـــل مصرى « أو عربى » فعليه طلب الاذن من السلطات المحلية المختصة (١) .

وفى حالة عدم اتباع هذه الاجراءات كلها أو بعضها ـ فان الجزاء على ذلك هـو أن الربان يكون مسئولا وحده ـ مسئولية شخصية ـ عن أداء المبلغ المقترض ـ أو عن ثمن البضـــائع المشحونة التى قام ببيعها أو رهنها (٢) ـ وذلك لأنه يعتبر قد انحرف عن حدود سلطاته وتجاوزها (٣) ـ لأنه يكون قد باع

---

(١) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٦٧ .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٢٩٢ بند ٣٦١ . والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٦٤ ( نهاية البند ٢٢٢ ) والاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ـ الوجيز ـ ١٩٧١ ـ ص١٩١ ( ضـــمن البنـــد ٢١٣ ) .

(٣) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٢٩٢ بند ٣٦١ ( نهاية البنـد ) .

أو رهن أو اقترض بلا ضرورة أو دون اذن ـ مما تتخلف معه شروط تطبيق النص التشريعي ؛ لأن هذه الشروط ليست فقط شروطا موضوعية بل هي تتضمن شروطا موضوعية وأخــرى شكلية ويجب أن تتحقق كلها مجتمعة بعضها مع البعض الآخر ، فـلا يغني تحقق احدها ـ أو بعضها ـ عن الشروط الأخرى ، ولو كانت مجرد شكليات لأن الشكل هنا يعتبر من الضمانات المقررة للمجهز أو لمالك السفينة ولمالكي البضائع المشحونة (١) ·

## المطلب الثـــاني

## التصرف في الســـفينة

نخصص هذا المطلب لبحث سلطة الربان في التصرف في السفينة بغير اذن المجهز ـ وفي حالة عدم صلاحيتها للسفر أو في حــالة اصابتها بأضرار بالغــة تتطلب مصروفات باهظــة لاصلاحها (٢) ·

---

(١) هــذا رأي شخصي للباحث .

(٢) تراجع المادة ( ٥٢ ) بحــرى ـ وانظر الاســتاذ الدكتور علي جمال الدين عوض ص ١٩٩ بند ٢٥٩ ( الفقرة الاخيرة من البند ) والاســتاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوي ١٩٦٨ ص ٩٧ بند ٨٨ .

ويلاحظ أن حالة اصابة السفينة بأضرار يتطلب اصلاحها مصــاريف باهظة تلحق بحالة عدم الصلاحية للسفر والاستاذ الدكتور علي حسن يونس ـ المرجع السابق ص ٢٩٥ هامش رقم ( ٢ ) بالصحيفة .

وهناك فرق كبير ما بين هـذه السـلطة الاستثنائية والسلطات الاخرى التى سبق بيانها ، وهى أيضـا سلطات مخولة للربان على سبيل الاستثناء ـ وذلك لأن السلطات التى بحثناها فى المطلب السابق لاتصل الى حـد التجرد من ملكية السفينة ، وانما هى تصرفات يجوز للربان أن يلجأ اليها لمواجهة الاحتياجات الضرورية والعاجلة، ولكنها لاتمس ملكية السفينة التى تظل باقية لأصحابها (١) •

أما السـلطة التى نتعرض لبيانها فى هـذا المطلب فهى تمثل حالة من حالات الضرورة القصوى (٢) ، وتخـول للربان سلطة استثنائية جدا ، وهى على قدر كبير من الأهمية والخطر لأنها تؤدى الى فقد ملكية السفينة ذاتها • ولذلك فقد أحاطها المشرع بقيود شديدة (٣) ، وهذه القيود تعتبر فى الوقت نفسه ضمانات (٤) للملاك وللمجهز ، تكفل عدم اساءة استعمال الربان

---

(١) يفترض فى حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة ـ أن المالك ما كان الا ليوافق على البيع أو اخطر به مقدما ( فهى وكالة مفترضة بالضرورة ) • يراجع الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٩٧ وهامش رقم ٣ بها والمرجـع المشـار اليه به •

(٢) ولهذا تباع السفينة فى هذه الحالة وفقا للشروط المعروفة باسـم «as she lies» أى ان المشترى يقبل شراء السفينة ايا كانت حالتها ـ يراجع الأسـتاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٩٧ بنـد ٨٧ من المرجـع السابق ـ وقد أشار الى تشورلى وجايلز ص ١٤ •

(٣) يراجـع الأسـتاذ احمد عبد الهادى ص ٣٢٠ بنـد ٣٤١ فى شرح « القيود على سلطة الربان » •

(٤) الأسـتاذ الدكتور على حسن يونس ـ المرجع السـابق ص ٢٩٥ : وقد أوضـح بجلاء أن هذه القيـود على سـلطة الربان تعتبر ضمانات للمجهـز والمـلاك •

لهذه السلطة التى تصل الى الحد الأقصى في الخروج على القواعد العامة ـ بحيث لا يستعمل الربان هذه السلطة الا فى الحالات التى شرعت من أجلها ويكون تصرفه فى محله وبالقدر اللازم لتحقيق الحكمة من تقرير هذه السلطة الاستثنائية وهذه القيود هى :

أولا : اثبات عدم صلاحية السفينة للعمل بطريقة مخصوصة « وهى تحرير محضر بذلك على ما سنبينه » (١) ٠

ثانيا : أن يتم البيع بالمزاد العلنى (٢) ٠

وهذا هو ما سنتولى ايضاحه فيما يأتى : ـ

**أولا ـ بيع السفينة م ٥٢ بحرى :**

تنص المادة «٥٢» من القانون البحرى « مادة ٢٢٧ فرنسى » على أنه « لا يجوز للقبودان أن يبيع السفينة بدون اذن مخصوص من ملاكها الا اذا كانت غير صالحة للسفر وثبت ذلك بالأوجه القانونية فان حصل البيع كان لاغيا وكان القبودان ملزما بالتعويضات » (٣) ٠

ووفقا لهذا النص يمكن أن نخلص الى النتائج الآتية : ـ

---

(١) يجب أن يثبت عدم صلاحية السفينة للملاحة بأحد الأوجه القانونية التى حددتها المادة ( ٥٢ ) بحرى ( يراجع الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ المرجع السابق ص ٩٨ ـ بند ٨٨ ) ٠

(٢) تراجع المادة ( ٥٢ ) بحرى ـ ويراجع الاستاذ الدكتور على حسن يونس ١٩٦٩ بند ٣٦٤ ص ٢٩٥ ٠

(٣) م (٥٢) بحرى ( وبنفس المعنى وردت المادة ( ٩١ ) من المشروع التمهيدى ) ٠

١ ـ أنه لا يدخل في اختصاص الربان حق بيع السفينة (١) .

٢ ـ ومع ذلك يجوز أن يعطى للربان الحق في بيع السفينة وذلك باذن خاص من ملاكها . وفي هذه الحالة ليس للاذن الخاص شكل معين في القانون (٢) ، فلا يلزم أن يكون مفرغا في قالب عقد رسمي أو موثق لأن الأصل في العقود الرضائية ، ولذلك يجوز أن يتم في صورة عقد عرفي موثق أو غير موثق ، أو في صورة توكيل أو تفويض ـ والعبرة على كل حال باثباته بالطرق المقررة قانونا . وتتبع في هذه الحالة قاعدة أن الشكل يحكم قانون محل ابرامه ـ وهي القاعدة التي يعبر عنها بالعبارة الآتية «Locus regit actum» فاذا صدر الاذن من ملاك السفينة الى الربان في نفس بلد التسجيل « اى البلد الذى سجلت فيه السفينة » فيجب أن يثبت الاذن حسب القانون المتبع في ذلك البلد .

واذا صدر الاذن في بلد آخر فانه يثبت وفقا للقواعد المقررة في البلدة التي صدر فيها (٣) .

٣ ـ وفي حالة عدم وجود اذن خاص من الملاك الى الربان ببيع السفينة فلا يكون لهذا الأخير الحق في بيعها الا في حالة

---

(١) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ١٩٦٩ جزء (١) ص ٢٩٤ بند ٣٦٤ .

(٢) الإستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ٢٧٩ بند ٣١٦ .

(٣) الأستاذ احمد عبد الهادى ص ٢٤٢ بند ٣٤٩ والاستاذ الدكتور على حسن يونس ١٩٦٩ ص ٣١٠ بند ٣٨٥ والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ٢٨٤ — ٢٨٥ بند ٣٢٣ .

ثبوت عدم صلاحيتها للمـــلاحة . وهى الحالة التى نحن بصددها (١) .

٤ ـ فاذا باع الربان السفينة فى غير هـذه الأحوال كان البيع باطلا أو على حد تعبير القانون لاغيا (٢) .

والمقصود بذلك هو عدم نفاذ البيع فى حق ملاك السفينة لانه يعتبر خارجا عن حدود السلطة المخولة للربان كنائب عن المجهز أو ملاك السفينة (٣) .

ويكون الربان ملزما بالتعويضات الى الغير الذين بيعت السفينة اليهم اذا أبطل البيع واسترد السفينة ملاكها .

أما اذا كان الغير حسن النية وفى حالة توالى البيوع وعدم امكان استرداد الملاك للسفينة بسبب تعلق حق الغير بها فان الربان يكون ملتزما بالتعويضات للملاك بسبب تجاوزه لحدود سلطاته . وهو ما يعتبر خطأ من جانبه يوجب مسئوليته . وقد نصت على ذلك صراحة المادة ٥٢ بحرى .

---

(١) وتلحق بحالة عدم الصلاحيـة للملاحة الحـالة التى تصاب فيها السفينة باضرار يتطلب اصلاحها مصروفات باهظـة ومرهقـة ( وانظر حكم محكمة روان فى ١٨٦٧/٦/٣ دالوز ـ ١٨٦٧ : ـ ٢ ـ ٦ ـ ) وقد اشار اليـه الاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق هامش صحيفة ٢٩٥ .

(٢) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش : بند ٣١٦ ص ٢٧٩ .

(٣) الأسـتاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ١٩٦٨ ص ٩٨ هامش رقم ( ١ ) وقد اشار الى الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( أصول رقم ١٥٧ ) حيث يرى أن البيـع يعتبر فى هـذه الحالة غير نافذ فى حق المالك ويجوز له استرداد السفينة من المشترى. وانظر ريبير جزء أول رقم ٣٩٧ .

ويقول الشراح أن هذه القاعدة قديمة ويرجع سببها الى صعوبة المواصلات فى الأزمان الماضية حيث كان يتعذر على الربابنة الاتصال بأصحاب السفينة ٠

**ثانيا ـ اثبات عدم الصلاحية للسفر :**

يجب على الربان اثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة وذلك بطريق مخصوص (١) ٠ وبيان ذلك أن المادة «٥٢» بحرى تنص على أن اثبات عدم صلاحية السفينة للسفر يكون « بمحضر يحرره أهل الخبرة حالفين اليمين بعينهم رئيس المحكمة الابتدائية وأن لم توجد فجهة الادارة » ٠

وتضيف المادة الى ذلك ما يلى « وفى البلاد الأجنبية يعينهم قنصل الدولة العلية فان لم يوجد فقاضى البلد » ٠

ومفروض فى تطبيق هذا النص أنه قد أصبح المقصود به القنصل المصرى الموجود فى البلد الأجنبى الذى تطرأ فيه على السفينة حالة عدم الصلاحية ـ لأن عبارة « قنصل الدولة العلية » كان مقصودا بها قنصل تركيا لأن مصر كانت تابعة للدولة العثمانية المعبر عنها بلفظ الدولة العلية ٠

أما وقد تغير الوضع السياسى والدولى لمصر واستقلت عن الدولة العثمانية فلا مناص من القول بأن القنصل المصرى (٢)

---

(١) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ـ المرجع السابق ص ٢٩٥ بند ٣٦٤ ـ والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ٢٧٩ وص ٢٨٠ حيث يشير الى ان المقصود من اثبات عدم اصلاحية للملاحة تغطية الربان ولكن هذا التقرير يصلح فقط كقرينة . وانظر كذلك الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى الموجز ١٩٦٩ ص ٢٢٨ بند ٢٥٩ ٠

(٢) الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ـ المرجع السابق ـ ص ٢٨٠ ٠

هو المقصود بهذه العبارة • فاذا لم يوجد فى البلد التى حصل فيها العطل أو العطب « عدم الصلاحية » قنصل مصرى فيكون تعيين الخبراء لقاضى ذلك البلد •

وليس من الضرورى أن يكون عدم الصلاحية مطلقا بل يكفى أن يكون نسبيا (١) •

ومعنى العطب النسبى أن يكون من المستحيل اصلاح السفينة أو أن يقتضى اصلاحها مصاريف باهظة(٢) وهو مايعبر عنه الفرنسيون (٣) بعبارة «Le navire est condamné»

والاجراءات المتبعة فى اثبات عدم الصلاحية هى كما سبق القول أن يتم اثبات ذلك بموجب محضر أو تقرير يعده خبير من خبراء الجدول أو ممن يندبهم لهذا الغرض رئيس المحكمة التجارية الكلية •

ويجب أن يحلفوا يمينا بأداء مهمتهم بالذمة والصدق ، اذا لم يكونوا من الخبراء المعينين لهذه الأغراض سلفا وسبق لهم حلف اليمين •

---

(١و٢) حكم محكمة روان ٣ يوليو ١٨٦٧ – دالوز ١٨٦٧ – ٢ – ٢٩٢ – سيرى ١٨٦٨ – ٢ – ٢٥٤ – وانظر أيضا فال شرح القانون البحرى بند ٧٨٣ .

(٣) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ٢٧٩ بند ٣١٧ .

وظاهر النص يوحى بأنه لا يكفى ندب خبير واحـــد بل يجب أن يتعدد الخبراء (١) • وطبقا للقاعدة عند التعدد يجب لذلك ألا يقل عدد الخبراء عن ثلاثة لأن قاعدة الترجيح عنـد اختلاف الرأى تستلزم أن يكون العدد وتريا أى فرديا ــ ولما كان التعدد مطلوبا فأقل عدد وترى أو فردى فى هـذا الصدد هـــو ثلاثة •

وللملاك السفينة الحق فى الاعتراض على ما قـــرره هؤلاء الخبراء من عدم صلاحية السفينة للملاحة •

وهذا هو ما قررته صراحة المادة «٥٢» بحرى حيث تنص على ما يأتى : ــ

« وهذا بدون اخـلال بحق الاخصـــام فى المناقضـــة بالطرق القانونية فى عدم صلاحية السفينة للسفر » •

**ثالثا ــ كيفية اجراء البيع :**

وهناك ضمانة ثانية قررها المشرع وهى أن يكون البيع بالمزاد العلنى (٢) •

---

(١) وهذا هو ما يتفق مع الحكمة من اثبات عدم الصلاحيــة للملاحــة بموجب تقرير ــ لأن التعدد ضمانة ضد التضليل الذى قد يعمـــد اليــه الربان . ( يرجع الاستاذ قال Wahl فى شرح القانون البحرى ــ بند ١٤٨ ــ وقد اشار اليه الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ٢٨٠ هامش رقم ٣ ).

(٢) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى المرجع السابق ص ٩٨ . والاســـتاذ الدكتور على حسن يونس المرجــع السابق ص ٢٩٥ بند ٣٦٤ فى نهايتـــه ) .

وهذا هو ما تقرره المادة «٥٢» بحرى سالفة الذكر حيث ورد فى عجزها ما يأتى :

« وان لم يأذن الملاك بالبيع ولم تعط تعليمات منهم — يكون بيع السفينة بسبب عدم صلاحيتها للسفر (الثابت) بالوجه المتقدم بالمزاد العمومى » ٠

والذى يقوم بالبيع بالمزاد العمومى أو العلنى هو الربان نفســه ٠

فلا يجوز للسلطات العامة أن تقوم بهذا البيع من تلقاء نفسها (١) ، والبيع بالمزاد العلنى ضمانة ضد الغش أو التواطؤ فضلا عن أنه هو الوسيلة الوحيدة للوصول بثمن السفينة الى أعلى سعر ممكن فى سوق التعامل ٠

وحسب القواعد العامة يجب الاعلان عن المزايدة بالوسائل التى تكفل اذاعة النبأ على أكبر عدد ممكن من أفراد الجمهور وتضمن بالتالى جلب أكبر عدد من راغبى الشراء ٠

ويمكن للربان الاسترشاد برأى القاضى أو القنصل أو جهة الادارة المختصة فى كيفية الاعلان عن بيع السفينة بالمزاد حتى يحقق الغرض المقصود منه ٠

---

(١) نقض فرنسى ١٨ ينـاير ١٨٧٠ — دالوز — ١٨٧٠ — ١ — ١٢٧ سيرى ١٨٧٠ — ١ — ١٤٥ ٠

ويجب أن يتم البيـــع بمحضر تثبت فيه الخطـوات التى اتبعت وتتأكد العلانية حتى لا يكون هناك مجـال للطعن على اجراءات البيع ٠

**رابعا آثار البيع بالمزاد العلنى :**

اذا اتبعت الاجراءات السابقة كان البيع صحيحاً وملزما لملاك السفينة ويرى الشراح أن المقصود من اثبات عدم صلاحية الســفينة للســفر أو للملاحة انما هو تغطية الربان أى دفع المسئولية عنه ٠

ولكن تقرير الخبراء بعدم الصلاحية لا يعــدو أن يكون قرينة يمكن اثبات عكســها ـ وذلك لأن الربان قد يعمد الى الغش أو تضليل السلطات أو التأثير على الخبراء بوســيلة أو بأخــرى ـ ولذلك فانه اذا ثبت أن الربان عمــد الى تضليل السلطات فقررت عدم صلاحية السفينة للملاحة فان ذلك لا يحول دون الحكم بصحة البيع (١) ٠

ولكن يجب التفرقة فى هذا الصدد بين فرضين :

أولهما : أن يكون المشـــترى حسن النية فيبقى البيــع صحيحًا كما تقدم القــول ٠

---

(١) فال : شرح القانون البحرى بند ١٤٨ ـ والاســتاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ٢٨٠ هامش ٣ ٠

وثانيهما : أن يكون المشترى عالما بصلاحية السفينة — فيعتبر سيء النية — وهذا يؤدى الى ابطال البيع بسبب التواطؤ والغش — أى يعتبر البيع لاغيا · ويلزم الربان بالتعويضات ان كان لها محل (١) ·

وكذلك يلزم الربان بالتعويضات لملاك السفينة اذا كان المشترى حسن النية واعتمد البيع ·

**خامسا — آثار التقدم الحضارى على سلطة الربان فى هذه الحالة (٢) :**

قدمنا أن سلطة الربان فى بيع السفينة دون اذن من الملاك انما يرجع الى صعوبة أو استحالة اتصال الربان بملاك السفينة بسبب ما كانت عليه المواصلات فى الازمان الأولى · ولذلك فان تقدم وسائل الاتصال فى العصر الحديث عن طريق البرقيات والتلكس والاتصال التليفونى الدولى وغيره من طرق الاتصالات الحديثة الأخرى · كل ذلك من شأنه أن يقلل من فرص استخدام هذه الوسيلة وتطبيق ذلك النص ، لأن الربان يستطيع الاتصال بالمجهز أو بملاك السفينة لمعرفة ما تتجه اليه ارادتهم فى هذه الحالة ·

---

(١) نقض فرنسى ٣ ابريل ١٨٦٧ — دالوز ١٨٦٨ — ١ — ٣٨ — وسيرى ١٨٦٧ — ١ — ٣٨٥ — انظر ويبير جزء ( ١ ) نبذة ( ٣٩٨ ) والأستاذ احمد عبد الهادى ص ١٤١ ( نهاية البند ) ١٣٣ ·

(٢) انظر فى تضاؤل سلطة الربان فى العهد الحاضر : الاستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٠٢ بند ٣٠٧ ، ص ٣٠٤ ، ٣٠٨ — وفاهل فى القانون البحرى ص ٦٥ نبذة ١١٣ ·

ولذلك نجد أن نص المادة (٥٢) ذاته يقرر ما يأتى :

« واذا لم يأذن الملاك بالبيع ولم تعط تعليمات منهم .. »
ويفهم من ذلك أن البيع بالمزاد العلنى لا يتم الا فى حالة عدم صدور تعليمات من الملاك (١) وهو ما يفترض أنه فى حالة امكان الاتصال بهم وصدور تعليمات محددة منهم الى الربان فانه يجب اتباع تلك التعليمات التى تعطى من الملاك الى الربان أو غيره ( من الوكلاء أو نحو ذلك ) .

ونخلص من ذلك أن نص المادة (٥٢) بحرى هو من النصوص المكملة لارادة المتعاقدين بحيث لا نلجأ اليه عنداستحالة الاتصال بالملاك وتعذر الحصول منهم على تعليمات فى هذا الشأن (٢) .

أما اذا وجد اذن مسبق من الملاك للربان ببيع السفينة أو أعطيت تعليمات الى الربان فى حالة حدوث عطب بالسفينة يؤدى الى عدم صلاحيتها للملاحة ـ فلا تتبع التعليمات الصادرة من الملاك أو التى يتضمنها الاذن الصادر منهم الى الربان بالبيع سواء كان ذلك الاذن مسبقا أم صادرا وقت حصول العطب .

---

(١) انظر : الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : القانون البحرى ( ١٩٧٠ ) ص ٩٥ بند ١١٩ ـ حيث يقرر ان الربان لا يملك بصفته ربانا ان يبيع السفينة لأن وكالته عامة ـ ويشير الى نص المادة ( ٥٢ ) بحرى التى تقرر انه لا يجوز للقبودان ان يبيع السفينة بدون اذن مخصوص من ملاكها والا كان البيع لاغيا وكان القبودان ملزما بالتعويضات .

(٢) انظر : الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش فى شرح القانون البحرى ص ٢٧٩ بند ٣١٦ .

على أن هذا لا يعفى الربان من اثبات عدم الصلاحية بالطريقة المقررة فى المادة (٥٢) بحرى والمشار اليها فيما سبق (١) ـ وذلك لأن النص على اتباع التعليمات التى يعطيها الملاك قد ورد فى الفقرة الأخيرة ـ التالية على تقرير الاجراءات اللازم اتباعها فى اثبات عدم الصلاحية ـ فلا ينصرف هذا النص الا للحالة الاخيرة الواردة فى الفقرة الأخيرة من المادة وهى حالة اجراء البيع وضرورة حصوله بالمزاد العمومى ( العلنى ) ٠

ويضاف الى ذلك أيضا ـ أن انتشار نظام التأمين على السفن فى العصر الحديث فى شأنه أن يؤدى ـ كما ذهب الى ذلك جانب من الفقه ـ الى امتناع الربانية عن بيع السفن التى تثبت عدم صلاحيتها للملاحة ٠ وانما يتخلون عنها فى هذه الحالة لشركات التأمين (٢) ٠

وهذه نتيجة لشيوع نظام التأمين البحرى وهو ثمرة من ثمرات التقدم الحضارى ٠

---

(١) انظر الاستاذ احمد عبد الهادي : القانون البحري الجزء الأول ص ١٤٠ ـ وهامش ( ٢ ) حيث اشار الى حكم محكمة روان ٣ يونيو سنة ١٨٦٧ ـ دالوز ـ ١٨٦٧ ـ ٢ ـ ٦١ وكذلك الهامش رقم ( ٤ ) بنفس الموضع حيث اشار الى ديجاردان ـ جزء ( ٢ ) بند ٥٢١ ـ ودى فالروجير جزء ( ١ ) نبذة ( ٤٥٠ ) ٠

(٢) الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ٢٨٠ ـ بهاية البند ( ٣١٧ ) ٠

## المطلب الثـالث

### ترك السـفينة والتخلى عنها

قدمنا فيما سبق أن من سلطات الربان أن يتصرف فى السفينة بالبيع بالمزاد العلنى اذا ثبت عدم صلاحيتها للسفر .

ونضيف الى ذلك هنا ـ أن من حق الربان ومن سلطته أيضا ـ أن يتخلى عن السفينة وأن يمارس نظام الترك المقرر للملاك والمجهز ـ وذلك فى حالات الخطر المحدق ( مادة ٤٢ و ٥٦ بحرى ) .

وفيما يلى بيان ذلك : ـ

ان نظام الترك هو من النظم البحرية القديمة (١) ـ وهو عبارة عن تحديد لمسئولية المالك عن الالتزامات الناشئة عن الرحلة البحرية أو عن السفينة بمعنى أن المالك لا يسأل الا فى حدود ثروته البحرية Fortune de mer. وليس مسئولا فى كل أمواله،أى أن فكرة الضمان العام المنبثقة عن وحدة الذمة المالية لاتطبق فى هذه الحالة ، بل يفترض أن الذمة المالية للشخص قد انقسمت الى ذمتين مستقلتين : ذمة بحرية، تنحصر فى حدود الثروة البحرية للشخص ، وذمة أخرى برية ، تشمل

---

(١) انظر : الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( القانون البحرى ) طبعة ١٩٦٨ ص ٢١٥ بند ١٨٣ ـ وهو يرد هذا النظام الى العصور الوسطى ـ والأستاذ الدكتور محمد كامل ملش شرح القانون البحرى ١٩٥١ ص ١١١ بند ١٠٥ ـ حيث يقرر أن التفرقة بين الثروة البحرية والثروة البرية ماخوذة عن قنصلية البحر ـ ويشير الى ربيير جزء ( ٢ ) بند ١٢٣٤ ـ دانجون فى التشريع البحرى الفرنسى ص ٦٨٥ وما بعدها .

جميع حقوقه والتزاماته الأخرى بعد استبعاد كل ما هو متعلق بثروته البحرية من التزامات وحقوق (١) ٠

وفي هذه الحالة يباح لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته بأن يتخلى عن السفينة وملحقاتها وأجور الشحن أى الايراد الناتج عن الرحلة البحرية ٠ وهذا التخلى أو الترك يجعل حقوق الدائنين منحصرة ومحدودة بما يسفر عنه بيع السفينة وملحقاتها بالاضافة الى ايراد الرحلة وأجور الشحن ٠ وهو ما يسمى بالترك أو التخلى عن المركب وأجور الشحن (٢) ٠
«Abondon du navire et du frèt»

وهذا النظام له نظير فى القانون المدنى بالنسبة للكفيل العينى حيث لا يسأل الا فى حدود العقار الذى قدمه ضمانا للدين مع ملاحظة أنه ليس هو المدين وانما هو ضامن للمدين فى حدود العقار الذى قدمه كضمان (٣) ٠

---

(١) انظر : الاستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى ١٩٦٩ — الجزء الثانى — ص ٢١٥ بند ٢٢١ وما بعدها .

(٢) انظر : الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ( شرح القانون البحرى — ١٩٥١ ص ١١١ بند ١٠٥ — ( سابق الاشارة اليه ) — والأستاذ الدكتور على حسن يونس ( القانون البحرى ١٩٦٩ جزء ( ٢ ) ص ٢١٥ — ٢٢٧ ) .

(٣) انظر المادة ( ١٠٥٠ ) من التقنين المدنى المصرى . وهى تنص على انه « اذا كان الراهن شخصا آخر غير المدين ، فلا يجوز التنفيذ على ماله الا ما رهن من هذا المال » . وانظر فى عمومية فكرة التخلية : مجموعة الأعمال التحضيرية للقانون المدنى جزء ( ٦ ) ص ٩٤ — والأستاذ الدكتور منصور مصطفى منصور فى حق الملكية طبعة ١٩٦٥ ص ١٤٧ .

وكذلك بالنسبة لحائز العقـار حيث يبـاح له تخليه العقار (١) . «delaissment hypothecaire»

وهو أثر من آثار القانون الروماني . وهـذا الحق مقـرر للحـائز وللكفيل العيني ( مـادة / ١٠٦٠ ومادة ١٠٧١ ومادة ١٠٥١/٢ مدني ) .

ومع ملاحظة أن التخلية في الرهن والإختصاص انما هي التخلي عن الحيازة المادية للعقار المرهون حتى تتخذ الاجراءات في مواجهة حارس أو أمين يعين لهذا الغرض بدلا من اتخاذها في مواجهة الحائز أو الكفيل العيني (٢) .

وأما التخلي عن السفينة أو تركها فهو اجراء شرع لتحديد مسئولية المالك عن أفعال الربان وعن الالتزامات المتولدة عن تصرفات الربان (٣) .

ولذلك قد يكون من الغريب أن يخول للربان حق التخلي عن السفينة أو تركها ـ اذا كان نظام الترك أو التخلي قد شرع أصلا للتخلص من الالتزامات الناشئة عن تصرفات الربان أو

---

(١) انظر : الوسـيط للعـلامة الأستاذ الدكتور عبد الرازق السنهوري الجزء العاشر ـ ص ٥٧٤ ـ بند ٣٠٤ ـ والمراجع التي اشار اليها الأسـتاذ الدكتور محمد كامل مرسي ( في التامينـات الشخصية والعينية ـ الطبعة الثالثة ) فقرة ( ١٨٣ ) بيدان وفراران بند ١١٧٩ ـ بلانيول وريبير وبيكيه جزء ( ١٣ ) فقرة ١١٤٤ ـ جرانمولان ٤٨٣ .

(٢) الأستاذ الدكتور عبد الرازق السنهوري جزء عاشر ص ٥٧٨ .

(٣) انظر الأسـتاذ الدكتور محمـد كامل ملش ص ١١١ بند ١٠٥ ( سابق الاشارة اليه ) .

أفعاله المادية . أى لتحديد مسئولية المالك من أفعال وتصرفات ربان السفينة (١) .

ومع ذلك ، فانه يجوز للربان ترك السفينة ولكن بشرط أخذ رأى ضباطها وعمد ملاحيها . وهذا هو ما تقرره المادة (٥٦) من القانون البحرى المصرى (٢) وتقابلها المادة (٢٤١) من القانون التجارى الفرنسى حيث تنص على ما يأتى : « لا يجوز للقبودان أن يترك سفينته فى أثناء السفر ، بسبب أى خطر كان ، بدون رأى ضباطها وعمد ملاحيها » ـ فاذا تركها برأيهم وجب عليه (٣) أن يخلص معه الاوراق المهمة مثل دفتر سير السفينة وسند الابحار وحوافظ حمولتها وتذكرة السفر والنقود ، وما يمكنه أخذه من البضائع المشحونة التى يكون ثمنها أكثر من غيرها والا كان هو المسئول عن ذلك .

واذا هلكت الأشياء المخرجة من السفينة ( على هذا الوجه ) بسبب قهرى ، يكون القبودان غير مسئول عنها » .

---

(١) ويلاحظ أن المادة ( ٣٠ ) من التقنين البحرى تنص على انه لا يجوز الترك ممن يكون فى آن واحد قبودانا للسفينة ومالكا لها او شريكا فى ملكيتها .

(٢) انظر الأستاذ احمد عبد الهادى ص ٣١٢ بند ٣٤٢ ـ والأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٦٨ بند ١٨١ وما بعده . والأستاذة الدكتورة سميحة القليوبى المرجع السابق بند ٢٦٤ ص ٢٣٣ .

(٣) ويجب عليه ايضا أن ينظم عملية انقاذ رجال الطاقم والمسافرين ( انظر الأستاذ احمد عبد الهادى ـ المرجع السابق ) .

ويبين مما تقدم ــ أن موافقة الضباط وعمد الملاحين (١)، لا تعفى الربان من المسئولية وانما تعتبر أمام المحاكم قرينة لتبرير الترك مالم يثبت عكس ذلك ، أى أنها قرينة بسيطة قابلة لاثبات العكس (٢) •

ويجب ألا يحدث الترك الا فى أشد الحالات أى عند الضرورة القصوى (٣) •

ومن جهة أخرى نجد أن المادة (٣٠) من القانون البحرى المصرى ( وتقابلها المادة (٢١٦) من قانون التجارة الفرنسى ) تنص على أن الربان المشترك فى ملكية السفينة لا يسأل الا بقدر نصيبه وذلك استثناء من قاعدة التضامن المقررة فى القانون البحرى •

وهذا الاستثناء يطبق فى حالة الالتزامات التعاقدية • أما الالتزامات الناشئة عن المسئولية التقصيرية فتخضع للقاعدة العامة التى تقضى بتضامن المسئولين عن التعويض (٤) •

وهذا الاستثناء ( الذى يحدد مسئولية الربان حتى اذا كان شريكا فى ملكية السفينة ) هو الذى يفسر عدم امكان ترك

(١) Principaux de L'equipage

(٢) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٦٨ نهاية البند ١٨١ .

(٣) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٦٨ بند ١٨١ ( سابق ذكره ) .

(٤) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع السابق ) ص ٢١٦ ــ ٢١٧ ــ بند ١٨٥ ــ والأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( أصول القانون البحرى ) بند ٢٠٣ ( مشار اليه فى المرجع السابق ) .

السفينة بواسطة الربان لأنه سواء تركها أو لم يتركها فان مسئوليته محدودة بقدر نصيبه ولا يسأل فى جميع أمواله • ومن ثم فان الربان اذا ترك السفينة بعد أخذ رأى الضباط وعمد الملاحين (١) ، فانما يفعل ذلك بصفته نائبا عن ملاكها (٢) •

ويشترط لذلك بطبيعة الحال أن يكون الربان مع سفينته فى مكان بعيد لا يمكنه الاتصال منه بملاك السفينة لاستشارتهم فى الترك •

غير أن هناك حالة من حالات الترك قررها المشرع فى المادة (٣٣) من القانون البحرى ( وتقابلها المادة (٢١٩) تجارى فرنسى ) ـ وهى حالة الربان المشترك فى ملكية السفينة، فان له الحق قانونا فى أن يخرج من الشركة ويطلب آداء حصته فى رأس المال اليه وذلك اذا عزل • وهو ما يسمى ترك السفينة (٣) • وحكمه أن فصل الربان دليل على عدم الثقة ، فأراد المشرع أن يضع حدا للمنازعات بينه وبين الشركاء، فخول

---

(١) واذا قصر الربان فى اخذ راى ضباط السفينة وعمد ملاحيها قبل الترك فانه يكون مسئولا عن كافة المصاريف والتعويضات ( يراجع الأستاذ احمد عبد الهادى ص ٣١٦ حيث اشار الى ريبير جزء ( ١ ) بند ٥٢٢ ـ دانجون جزء ( ٢ ) نبذة ٤٧٥ ـ ليون كان ورينو جزء ( ٥ ) نبذة ٥٩٧ ) .

(٢) والمقصود بالترك فى هذه الحالة هو ترك السفينة فى البحر اثناء السفر لمواجهة حالة الضرورة ـ فهو يختلف عن الترك لتحديد المسئولية اختلافا ظاهرا وواضحا .

(٣) تطلق كلمة « الترك » على هذا التصرف ايضا . ويلاحظ ان هذا يجعل للفظ ( الترك ) معانى متعددة ومختلفة .

له فى حالة الفصل أو العزل أن يترك حصته فى ملكية السفينة أى أن يعتزل ويطلب آداء قيمة حصته اليه (١) •

وهذا النص لايسرى الا على الشريك الربان ، فلا يستفيد منه سواه من الشركاء ، وهو مقرر لمصلحته فلا يجوز اجباره عليه (٢) •

ونرى مما تقدم أن حالات الترك المخولة قانونا للربان هى حالات قليلة ومحدودة •

على أن هنـاك سلطة مخولة للربان بالنسبة للبضاعة وهى أقل درجة من الترك ولكنها لا تقـل عنه أهمية وخطورة وهى سلطة ( الرمى من البحـر ) وهى من أقوى السلطات الممنوحة للربان (٣) •

ولا تتحقق هذه السلطة الا فى حالة الخطر الحقيقى الذى يدفع الربان الى مثل هذه التضحية • وتصفه قواعد بورك وأنفرس بأنه « معقول » (٤) •

---

(١) انظر : الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش : ص ١٤٣ بند ١٥٢ — وانظر كذلك نفس المرجع : بند ١٣٢ ص ١٢٧ — والترك فى هـذه الحـالة ليس تركا للسفينة بل هو ترك للشركة فيهـا .

(٢) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش المرجع السابق ص ١٢٨ ويشير المؤلف ان هذا الحق — وقد شرع لمصلحة الربان — يجوز تعـديله بالاتفـاق ( بوردو ٢٥ يونيو سنة ١٨٦٠ — سيرى — ١٨٦١ — ٢ — ص ١٤٣ ) .

(٣) انظر المادة ٢٣٨ بحرى والمواد ٢٤٥ — ٢٦٦ .

(٤) القاعدة A من قواعد بورك وأنفرس . يراجع الأستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء القانون التجارى والبحرى ص ٤٦١ بند ٣٤٠ .

ويشترط القانون البحري المصري أن يتداول الربان في ذلك مع طاقم السفينة لكي يصدر قرارا مسببا (١) .

وغني عن البيان أن الخطر في هذه الحالة يجب أن يكون منشئوه قوة قاهرة فاذا كان خطأ الربان هو السبب في ايجاد ذلك الخطر فان القاء البضاعة في البحر لا يعتبر من قبيل الخسارات العمومية ، بل يتحملها صاحب البضاعة ، ويرجع بها على الربان ومالك السفينة (٢) .

وفي حالة الخطر ، يقدم الربان على اتخاذ القرار بالتضحية وان كان ذلك مشروطا بأن يكون القرار معقولا (٣) ، أي أن تكون التضحية معقولة وبالقدر الضروري لمواجهة الخطر .

ولكن يشترط أن يكون الهدف من ذلك هو السلامة العمومية (٤) أي منفعة السفينة والبضائع جميعا ( مادة ١٤/٢٣٨ من القانون البحري ) .

فاذا كان المقصود هو انقاذ جانب من البضائع أو بعض الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة سواء من الركاب أو الطاقم فلا يتحقق اتحاد المصالح ويكون الربان مسئولا .

---

(١) المادة ( ٢٣٨ ) فقرة ١ من القانون البحري المصري .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحري ( ١٩٦٩ ) الجزء الثاني صحيفة ١٤٦ بند ١٤٦ .

(٣) الاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ١٥١ نهاية البند ١٥٣ — حيث يقرر ان القاعدة ( أ ) من قواعد يورك وانفرس استوجبت أن يكون عمل الربان معقولا raisonnable .

(٤) الاستاذ الدكتور حسن يونس : المرجع السابق بند ١٥١ ص ١٤٩ .

ويشترط أخيرا أن تتحقق نتيجة مفيدة (١) وهى انقاذ السفينة وباقى المشحونات من الهلاك إى الغرق • ويحرر الربان محضراً بذلك •

ويترتب على ما تقدم اعتبار الرمى فى البحر خسارة عمومية توزع على الجميع ، ويتبع فى توزيعها طريقة التسوية المقررة فى القانون • والتى لا نعرض هنا لبحثها بالتفصيل لأنها تخرج عن نطاق هذه الدراسة ، ويكفى أن نشير الى أن التسوية قد تتم بالنسبة أو قد تتم على أساس احتساب الفرق بين قيمة البضاعة تالفة وقيمتها سليمة ، فى ميناء التفريغ ويرجع فى ذلك الى النصوص المتعلقة بهذا الموضوع ( المادة ٢٣٩ والمواد ٢٣٧ و ٢٥١ وقواعد يورك وأنفرس ) (٢) •

وقد يكون من المفيد أخيرا — ونحن نبحث فى أمر الترك أن نشير الى نظام التخلى delaissement وهو نظام خاص بالتأمين البحرى يخول للمؤمن له حق التنازل عن ملكية الشىء المؤمن عليه ، فى مقابل الحصول على مبلغ التعويض ( المتفق عليه فى وثيقة التأمين ) بالكامل (٣) •

---

(١) الاستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء القانون التجارى والبحرى ( ١٩٧٠ ) ص ٣٥٨ بند ٣٤٩ •

(٢) يراجع كتاب الأستاذ الدكتور على البارودى السابق الاشارة اليه ص ٤٦٠ وما بعده — فقرة ( ٢٣٩ ) وما بعدها •

(٣) الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز فى القانون البحرى ( ١٩٧١ ) ص ٥٢٧ بند ٦٩٠ — ٦٩٢ ( ويراجع البند ٦٩١ فى الاصل التاريخى لنظام التخلى ) •

والتخلي رخصة مقررة لمصلحة المؤمن له فلا يجبر على استعمالها وانما تكون له الخيرة بين الالتجاء اليها أو الالتفات عنهــا اذا أراد ووفقا لمشيئته (١) ٠

ويختلف التخلي عن الترك (Abondon).

فى أن الترك رخصة تقررت لمالك السفينة من أجل تحديد مسئوليته عن أخطاء الربان والتزاماته أما التخلي (delaissement) فهو نظام يترتب عليه نقل ملكية السفينة الى المؤمن فى نظــير حصول المؤمن له على مبلغ التأمين كله،والتخلي يصدر من المؤمن له سواء كان هو مالك السفينة أو غيره (٢) ٠

وقد بينت أحكام التخلي المادة (٢١٢) من القانون البحرى وان كانت قد عبرت عنه بلفظ « الترك » (٣) ٠

ولا يكون التخلي الا فى حالة المخاطر العظيمة sinistres majeurs وقد أوردها المشرع على سبيل الحصر فى المــادتين

---

(١) المرجع السابق الدكتور مصطفى كمـــال طه ص ٥٢٩ بنـــد ٦٩٢ والاســـتاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع الســـابق ( ١٩٦٩ ) الجزء الثانى ص ٣٥٠ بند ٣٦٩ ) ٠

(٢) يراجع فى الترك : الأســـتاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجـــع السابق ) ص ٢١٥ بند ٢٢١ وما بعـــده ـــ وفى التخلي نفس المرجع ص ٣٥٠ بند ٣٦٩ وما بعده ( وهو نظام خاص بالتامين البحرى ولا وجود له فى حالات التـــامين الأخـــرى ) ٠

(٣) الاســـتاذ الدكتور مصطفى كمال طـــه ( الوجيز ) المرجع الســـابق ص ٥٢٩ ( بالهامش ) ٠

(٢١١) و (٢١٥) من القانون البحرى وهى : انقطاع الاخبار والأسر والغرق وشحط السفينة مع كسرها وطيورة السفينة غير صالحة للسفر بسبب حادثة بحرية ، أو اذا أخذها العدو أو اللصوص البحريون ، أو هلكت الأشياء المؤمنة أو فسدت وبلغ قيمة ماهلك أو فسد ثلاثة أرباع القيمة المؤمنة بالأقل(١) .

والتخلى لا يفترض (٢) فلابد من أن يفصح من تقرر التخلى لمصلحته عن ارادته في التخلى .

ويعتبر التخلى من قبيل أعمال الادارة الحسنة . ولذلك يناط طلبه رأى الأغلبية « المطلقة » للملاك عند تعدد ملاك السفينة (٣) .

وللتخلى مواعيد مقررة فى المادة «٢١٣» بحرى (٤) .

---

(١) يراجع كتاب القانون البحرى للاستاذ الدكتورعلى حسن يونس ـ طبعة ١٩٦٠ ص ٥٤٤ فقرة ٥٢٤ . والاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه (الوجيز) ـ المرجع السابق ـ ص ٥٢٩ بند ٦٩٣ وما بعده ـ والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ( المرجع السابق ص ٤٣٦ بند ٤٧٧ ) .

(٢) انظر الاستاذ الدكتور على حسن يونس ـ المرجع السابق ص ٣٧٣ بند ٣٩٦ .

(٣) المرجع السابق مباشرة ( الاستاذ الدكتور على حسن يونس ) ذات البند ( ٣٩٦ ) وفى نفس الصحيفة ( ٣٧٣ ) وهامش رقم ( ٢ ) بها ـ وقد اشار الى حكم محكمة مرسيليا فى ١٢ مارس ١٩٣٤ ـدورـ ١٩٣٦ ـ ٤٥٩ .

(٤) يجب اعلان التخلى فى ميعاد ستة شهور او سنة او سنتين على حسب الجهات المبينة فى المادة ( ٢١٣ ) من القانون البحرى ( ومتى انقضت هذه المواعيد لا يقبل التخلى قانونا من المؤمن له ) .

وانظر استئناف مختلط ٨ مارس ١٩٢٣ ـ بلتان ـ ٣٥ ـ ص ٣٢٣ ـ وانظر الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ٤٤٤ وهوامشها رقم ( ١ ، ٢ ) .

ويترتب عليه التزامات في جانب المؤمن وفي جانب المؤمن له فنقتصر هنا على الاشارة اليها دون تفصيل لأن نطاق هذه الدراسة يضيق عنها — فيرجع اليها في المراجع الخاصة بها عند الحاجة اليها (١) .

وانما نكتفي بالقول بأن التخلي يترتب عليه نقل ملكية السفينة « أو الأشياء المؤمن عليها » الى المؤمن وتقييد في سجل السفن تحت اسم المؤمن (٢) .

كما يترتب على التخلي التزام المؤمن بدفع قيمة التأمين بأكمله (٣) ويكون للتخلي أثر رجعي يعود به اليه وقت وجود سببه وفقا لرأى بعض الشراح (٤) . أما البعض الآخر (٥) فيرى أن التخلي لا ينتج أثره الا من الوقت الذى يعلن فيه المؤمن له رغبته في التخلي الى المؤمن ، وهو ما يستوجب وجود سبب التخلي عند اعلان هذه الرغبة . وهذا الوقت هو الذى يراعى في ترتيب آثار التخلي ، وهو ما يتجه اليه معظم الشراح (٦) .

---

(١) راجع في نتائج التخلي والالتزامات التي تترتب عليه بالنسبة المؤمن والمؤمن له : الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السالف الذكر ج ٢ ) ص ٣٧٧ البند ( ٤٠٠ ) وما بعده .

(٢) المرجع السابق الاستاذ الدكتور على حسن يونس بند ( ٤٠٤ ) ص ٣٨٣ .

(٣) المرجع السابق الاستاذ الدكتور على حسن يونس بند ٤٠٣ ص ٣٨١ .

(٤) ليون كان ورينو جزء سادس ص ١٣٩٠ .

(٥) الاستاذ الدكتور مصطفى طه المطول فقرة ( ١٣٠٨ ) .

(٦) الاستاذ الدكتور على حسن يونس طبعة ( ١٩٦٠ ) ص ٥٧٣ بند ٥٥٣ .

وبذلك نكون قد عرضنا لحالات الترك والتخلى والرمى فى البحر بما يجعل من هذه الحالات الثلاث مجموعة واحدة مترابطة الأطراف .

وعلى ضوء ما تقدم ـ نستطيع أن نقرر أن للربان سلطة فى ترك السفينة أو فى التخلى عنها أو فى رمى البضاعة المشحونة عليها والقائها فى البحر لتخفيف الحمولة درءا للخطر: ولكن سلطة الربان فى الحالات الثلاث استثنائية ويدور محورها حول فكرة الخطر ، والضرورة ، وانما تتفاوت الوسائل وتتدرج سلطة الربان فى هذه الاحوال وفقا للظروف وحسبما يمليه منطق الضرورة على الوجه الآتى :

أولا : اذا ثارت العواصف ووجد الربان مواجهة الخطر الذى يدهمه فى عرض البحر تقتضى التضحية ببعض البضائع لانقاذ الباقى أو لانقاذ السفينة نفسها ـ وانقاذ أرواح من تحملهم السفينة من ركاب وملاحين ـ فانه يملك أن يتخذ قراره بالقاء البضاعة فى البحر . ويشترط لذلك أن يكون ثمة خطر وأن تتحقق عن التضحية « التى أمر بها الربان » نتيجة مفيدة كما ينبغى أن يكون قرار الربان معقولا ويستهدف السلامة العامة .

ويترتب على ذلك أن قيمة ما القى به فى اليم من بضائع يعتبر خسارة عمومية توزع على الجميع على السواء ، ولئن كانت سلطة الربان هنا من أقوى وأخطر مايمنح للربابنة من سلطات ـ الا أن هذا الحق فى الرمى من البحر لا يتناول الا البضائع ـ فهو لا يمس السفينة ذاتها ـ ولذلك فانه يعتبر من حيث التدرج أولها وأهونها .

ثانيا : ويليه التخلى : ومؤداه التنازل عن السفينة والحمولة « أو ما تبقى منهما من حطام » الى شركة التامين ـ فى نظير الحصول على مبلغ التعويض « المتفق عليه فى وثيقة التأمين » بالكامل وهذا النظام خاص بالتأمين البحرى ـ وهو مخول للمؤمن له ـ سواء كان هو مالك السفينة أو غيره : فان كان الربان هو المؤمن له جاز له التخلى وفقا لأحكام القانون البحرى ، أما اذا كان المؤمن له هو المالك أو المجهز فان الربان يمارس سلطة التخلى فى هذه الحالة باعتباره ممثلا للمؤمن له ـ فيستطيع التعبير عن ارادتهما وأن يفصح صراحة عن رغبته فى التخلى ويعتبر ذلك اعرابا عن ارادة المؤمن له ٠

والتخلى عمل من أعمال الادارة الحسنة ولذلك يعتبر الربان فى ممارسته لهذا العمل نائبا عن المجهز أو المالك ـ باعتبار هذا الأخير مؤمنا لصالحه ـ وترتد آثار التخلى بايجابياتها وسلبياتها الى المؤمن له ـ أى أن قيمة التأمين تعطى اليه بالكامل ويكون من حقه المطالبة بها قضائيا ، اذا لم تقم شركة التامين بصرفها اليه بالطريق الودى ـ ولكن فى مقابل ذلك تنتقل ملكية السفينة والأشياء المؤمن عليها الى المؤمن « الشركة » ـ أى أن قيام الربان بالتخلى عن السفينة يقيد مالكها أو مجهزها ـ اذا لم يكن التأمين قد عقد باسم الربان وبمعرفته ـ أما اذا كان كذلك فانه يكون ملزما من باب أولى لأن الربان يعتبر عندئذ هو المؤمن له ويكون هو وبالتالى صاحب الحق فى التخلى ٠

ثالثا : أما السلطة الثالثة للربان فهى الترك ، وصورة الترك هنا هى صورة عملية مؤداها ترك السفينة عند الخطر

بعد أخذ رأي الضباط وعمد الملاحين . وقرار الترك هنا يتخذه الربان — بعد مشاورة الضباط وعمد الملاحين — وان كان رأيهم في هذا المجال غير ملزم للربان .

واذا ما ثبتت الضرورة القصوى — فان الربان لا يكون مسئولا عما يترتب على الترك من نتائج وآثار . ويعتبر الربان — في اتخاذ قرار الترك بعد أخذ رأى الضباط وعمد الملاحين — نائبا عن ملاك السفينة .

والأصل في القانون البحري أن الربان ملتزم بعدم ترك السفينة — الا أن الضرورات تبيح المحظورات — فمتى وجدت الضرورة القصوى أصبح الترك مباحا : أما اذا تبين أن حالة الضرورة القصوى لم تكن متحققة — فان الترك في هذه الحالة يكون بلا مبرر ويسأل عنه الربان كما يسأل عنه ملاك السفينة — غير أن الربان لا يسأل الا عن قدر نصيبه اذا كان مشتركا في ملكية السفينة — بل ويسأل الربان « أو ملاك السفينة » كذلك عن الحطام المتروك ويلزمون بنقله اذا كان يعوق الملاحة الى عرض البحر حيث يوضع في مكان لا يعوق الملاحة فيه والا فان سلطات الميناء تتكفل بذلك وترجع بالنفقات على المجهز أو المالك (١) .

والذى يحدث عملا أن الربان هو آخر من يغادر السفينة في حالة الترك — بل ومن الربابنة من يؤثر البقاء على ظهر السفينة الغارقة الى أن تختفي تماما ويختفي معها في الماء

---

(١) يراجع في ذلك : (قضاء المحاكم الفرنسية بهذا المعنى) : في D.M.F. المجلد (٢٥) سنة ١٩٧٣ ص ٦٥٠، ٦٥٢، ص ٦٥٤، ٦٥٥

ويعتبر ذلك من أعمال البطولة التي تفخر بها طائفة الربابنة وتزخر بوقائعها كتب البحرية (١).

على أن الربان ملزم — في حالة الترك — بانقاذ ما يمكن انقاذه مما خف وزنه وغلا ثمنه من البضائع المشحونة — فضلا عن أوراق السفينة الهامة (٢) .

على أن لفظ ( الترك ) قد استخدم — بالنسبة للربان — في موضع آخر من التقنين البحري — بمعنى مغاير للمعنى السابق — حيث نصت المادة ( ٣٣ ) من التقنين البحري — على احقية الربان ( المشترك في ملكية السفينة ) في الخروج من الشركة وطلب اداء حصته اليه وذلك في حالة عزله من قيادة السفينة — حرصا على وضع حد للمنازعات بينه وبين الشركاء .

والترك هنا تصرف قانوني يجوز للربان الاقدام عليه اذا شاء — وليس مناطه وجود حالة ضرورة أو خطر محدق — ولذلك فهو يخرج عن نطاق السلطات الإستثنائية المخولة للربان في حالة الخطر أو عند الضرورة .

ونرى مما تقدم أن اللفظ الواحد قد يستخدم في القانون بأكثر من معنى ويتحدد معناه حسب موضعه في القانون .

---

(١) انظر : الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش : شرح القانون البحري ١٩٥١ ص ١٦٩ — ١٧٠ — ١٧١ بالهامش حيث اشار الى امثلة عالية من شجاعة رجال البحر .

(٢) انظر المادة ( ٥٦ ) من القانون البحري — والمادة ( ٢٤١ — ٢ ) من القانون التجاري الفرنسي .

ومن هذا القبيل أيضا اطلاق لفظ « الترك » على النظام البحرى المعمول به منذ القدم والذى يخول لمالك السفينة الحق في تحديد مسئوليته عن الالتزامات الناشئة عن الرحلة البحرية بالتخلى عن السفينة للدائنين بحيث لايسأل الا فى حدود قيمة السفينة •

وأساس هذا النظام هو التفرقة بين الثروة البحرية والثروة البرية واعتبار كل منهما بمثابة ذمة مالية مستقلة ـ وهو ما يتفق مع النظرية الجرمانية التى تأخذ بفكرة تعدد الذمم المالية للشخص الواحد على أساس مبدأ التخصيص ، وفى هذه الحالة يباح لمالك السفينة أن يجدد مسئوليته بالتخلى عن السفينة وملحقاتها وأجور الشحن بحيث تضحى حقوق الدائنين محصورة فى هذا القدر •

وغنى عن البيان أن الترك فى هذه الحالة لايدخل فى نطاق السلطات المخولة للربان « سواء فى ذلك السلطات الاستثنائية أو السلطات العادية » بل هو نظام شرع لتحديد مسئولية المالك عن أفعال الربان والالتزامات الناشئة عن تصرفات الربان •

وندرك من ذلك أن عبارة « الترك » لهـا فى كل مجـال من مجالاتها معنى يختلف عن معناها فى المجالات الأخرى ، ولذلك فان هذا اللفظ بالنسبة لسلطات الربان يقتصر على ترك السفينة عند الخطر ، بالمعنى المادى الذى أشرنا اليه وقد ذكرنا أن سلطة الربان فى هذا المقام هى سلطة ترجع الى توافر حالة الضرورة القصوى وهى أقصى ما يمكن أن تصل اليه سلطات الربان فى دائرة هذا البحث •

## الفصـــل الثـالـث

## قيود السلطة الاستثنائية للربان

عرضنا فيما تقدم لمظاهر السلطات الاستثنائية المخـــولة لربان السفينة وهى كما رأينا مظاهر متعددة ومتنوعة ، كما أنها تختلف سعة وضيقا (١) باختلاف الظروف التى يوجد فيها الربان والتى توجد فيها السفينة ، بحيث يمكن القول بأنه كلما وجدت حالة اضطرارية تتطلب تصرفا عاجلا وسريعا ويتعذر معها الاتصال بملاك السفينة أو بالمجهز لأخذ التعليمات اللازمة فان الربان تكون له حرية التصرف بما يقتضيه الموقف ، ويترك الأمر لرأيه وفعله ليتصرف بما يتفق مع مصلحة المجهـــز ( أو مصلحة مالك السفينة ) ومصلحة الرحلة البحرية وما يتلاءم مع الظروف التى يواجهها الربان .

وتتسع سلطة الربان « الاستثنائية » بقدر ازدياد الخطر المحدق بالسفينة (٢) ، بحيث يمكن القول بأن سلطات الربان

---

(١) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى القانون البحرى (١٩٧٠) ص ٢٥٩ — بند ٢٢٠ — وانظر فى تضاؤل سلطة الربان الأستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٠٢ — ٣٠٣ بند ٣٠٧ ، ٣٠٨ — والأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ص ١٩٩ ( بالهامش ) .

(٢) انظر ( على سبيل المثال ) الأستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء القانون البحرى ( طبعة منشأة المعارف ) ص ١٠٢ ، ١٠٣ بند ٨٢ .

والأستاذ الدكتور محمد كامل ملش المرجع ســالف الذكر ص ١٥٢ بنـــد ١٧٠ .

تتناسب تناسبا طرديا مع ازدياد المخاطر التي يواجهها ـ فكلما كانت هذه المخاطر عظيمة اتسعت تلـــك السلطة ـ وكلمـا تضاءلت تلك المخاطر إنكمشت سلطة الربان وتقلصت ـ فهى اذن تدور معها سعة وضيقا ، كما يدور معهـــا وجودا وعدما منـــذ البداية .

غير أن هـــذا التنوع ـ أو التدرج ـ فى صـــور ومظـــاهر السلطة الاستثنائية للربان ـ الذى يرجع الى اختلاف الظروف « الاضطرارية » التى يوجد فيها أو المخاطر التى يواجهها ـ كل ذلك لايحول دون القول بأن سلطة الربان ليست سلطة مطلقة ـ بل انها مثل غيرها من سائر السلطات ، تخضع لقيود وضوابط تجعل منها سلطة نسبية ومقيدة ، لهـــا حدودها التى يجب أن يلتزمها الربان فى أعماله وتصرفاته (١)

ولا شك فى أن ذلك يستلزم بيان هـــذه القيود التى ترد على السلطة الاستثنائية للربان وهو ما يقتضى أن نبدأ بتأصيل هذه السلطة الاستثنائية وردها الى مصادرها الأولى ـ ثم نردف ذلك بتحديد مدى هذه السلطة على ضوء ذلك التأصيل « السابق » لكى ننتهى أخيرا الى ابراز قيود هذه السلطة وضوابطها وفقا لمـا تقدم وهو ما نتعرض لبيانه فيمـــا يلى فى ثلاثة مطالب متعاقبة ، نخصص مطلب منهـــا لـكل مسألة من المسائل التى عرضنا لها هنا ـ وبنفس الترتيب والتدرج الذى عرضنا به .

---

(١) انظر فى قيود سلطة الربان : الاستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٣٢ بند ٣٤١ .

## المطلب الاول

### تاصيل السلطة الاستثنائية للربان قبل المجهز

ان السلطة الاستثنائية للربان يجب أن ترد الى مصادرها الأولى حتى يتسنى تأصيلها وبيان الأساس القانوني الذي تقوم عليه .

وفى هذا الصدد يحسن بنا أن نشير الى أن هذه السلطة المخولة للربان هى سلطة استثنائية (١) ومعنى ذلك أن الأصل هو ألا يكون للربان أية سلطة على السفينة أو على ركابها أو على ما تحتويه من المشحونات فيما عدا السلطة المادية للربان فى تسيير السفينة وقيادتها وفقا لخطة الرحلة المنظمة والمرسومة سلفا .

كما أن الأصل فى الأمور ألا يكون للربان سلطة التصرف فى أمور السفينة أو التعاقد عن ملاك السفينة أو التقاضى بالنيابة عنهم .

---

(١) يراجع فى التفرقة بين السلطة العادية للربان وسلطته الاستثنائية: الأستاذ الدكتور على حسن يونس ( القانون البحرى / السفينة ) طبعة سنة ١٩٦٩ صحيفة ٢٧٦ ـ بند ٣٤٢ ـ وما بعده وبند ٣٥٣ وما بعده ـ وخاصة بند ٣٥٥ وبند ٣٦٣ وبند ٣٦٦ ـ وبند ٣٧٠ ـ وبند ٣٩١ ـ والاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( ١٩٧٠ ) ص ١٩٧ ـ بند ٢٥٧ وما بعده ـ ويراجع كذلك : ريبير فى القانون البحرى ـ الطبعة الثانية ـ الجزء الاول ـ ص ٧٦٤ وما بعدها ـ بند ٨٠٨ وما بعده ـ وكتاب العلامة بول شوفو فى شرح القانون البحرى طبعة سنة ١٩٥٨ ـ صحيفة ٢٤٣ ـ وما بعدها ـ بند ٣٥٣ وما بعده .

ولكن هذا الأصل يستثنى أمام ضغط الضرورات ـ لأن الضرورات تبيح المحظورات ـ كما يقول الفقهاء فى علم الأصول ـ وهذا هو منشأ السلطة الاستثنائية للربان وأساسها ـ لأنه عند الضرورة يجب الخروج على الأصل واسناد السلطة ، بصفة استثنائية ومؤقتة ، الى الربان ، لكى يتصرف ويواجه الموقف الذى يتعرض له والذى يقتضى تصرفا سريعا وفوريا لا يمكن معه الانتظار الى أن يتصل الربان بالمجهز أو بمالك السفينة للحصول على التعليمات اللازمة (١) .

وعلى ضوء هذا الفهم نستطيع القول بأن الأساس القانونى للسلطة الاستثنائية التى تمنح أو يعهد بها الى الربان ـ انما هو فكرة الضرورة (٢) .

فهذه السلطة تعطى لربان السفينة لمواجهة الاحتياجات الضرورية والعاجلة فى الظروف التى لاتحتمل التأخير والتى يتعذر فيها الاتصال بالمجهز أو بملاك السفينة لأخذ التعليمات أو التوجيهات اللازمة (٣) .

---

(١) يراجع : الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ذكره ـ صحيفة ٢٨٦ ـ ( بند ٣٥٥ ) وحيث أشار الى المادة ( ٤٩ ) من القانون البحرى ـ والمادة ( ٩٠ ) من المشروع ـ مع ايضاح ما بينهما من فرق . وراجع كذلك : ريبير ( المرجع السابق ) ـ ص ٧٨٠ فقرة ٨٢٦ ـ وتعليق ليفيلان Levillain على حكم نقض ( فرنسى ) ١٨٧٩ ـ فى دالوز ـ ١٨٨٠ ـ ١ ـ ٩٧ .

(٢) ريبير : المرجع السابق ص ٧٠٣ وما بعدها من الجزء الأول .

(٣) الاستاذ الدكتور على حسن يونس بند ٣٥٥ ـ ص ٢٨٦ ـ من المرجع السابق ويلاحظ أن سهولة المواصلات قد حدت من نطاق هذه السلطة ( يراجع كتاب الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش فى شرح القانون البحرى صحيفة ١٦٥ ) .

ولنـــا آسوة في ذلك بما ورد في المـادة ٧٠٣ من التقنين المدني في فقرتها الثانية حيث تخـــول للوكيل أن يخرج عن الحدود المرسومة للوكالة « متى كـان من المستحيل عليه اخطار الموكل سلفا ، وكانت الظروف يغلب معها الظن بأن الموكـــل ما كان الا ليوافق على هذا التصرف » (١) •

فالمشرع يجيز للوكيل ـ استثناء ـ أن يخرج عن الحدود المرسومة للوكالة اذا توافر شرطان :

أولهما : أن يكون من المستحيل على الوكيل أن يخطر الموكل سلفا بخروجه عن الحدود المرسومة للوكالة •

ومع ملاحظة أنه اذا تراخى في عقد الصفقة حتى يخطـر الموكل لضاعت الصفقة عليه • ففي هذه الحالة يقـدم الوكيل على ابرام الصفقة أو عقدها •

ثانيهما : أن تكون الظروف بحيث يفترض معها أن الموكل ما كان الا ليوافق على تصرف الوكيل •

فالمعيار هنا شخصي يستمد من الارادة المفترضة للموكل •

ويتبين من هذا الشرط أن الوكيل يباح له أن يتجـاوز حدود الوكالة ولا يقتصر الامر على مجرد مخالفة تعليمات الموكل في طريقة تنفيذ الوكالة بل يتعدى ذلك الى حد اباحة الخروج عن حدود الوكالة (٢) •

---

(١) الأستاذ الدكتور السنهوري جزء ٧ ص ٤٥٠ بالهامش .

(٢) يراجع الاستاذ الدكتور أكثم الخولي فقرة ١٧٣ ص ٢١٧ والاستاذ الدكتور السنهوري الجزء السابع بند ٢٤٩ ص ٤٥٤ وما بعدها .

وفكرة الضرورة من الافكار التى تسود التشريع بصفة عامة (أى فى مصر وفى غيرها من البلاد الأخرى) ـ لأنها تغتبن من المبادىء العليا التى تستمد منها قواعد القانون ، ولها تطبيقات عديدة فى نطاق القانون الجنائى والمدنى .

ففى نطاق القانون الجنائى مثلا :

نجد أن المادة (٦١) من قانون العقوبات تنص على أنه لا عقاب على من يرتكب جريمة الجأته الى ارتكابها ضرورة وقاية نفسه أو غيره من خطر جسيم ، وحالة الضرورة ليست من عمل الانسان وانما هى وليدة ظروف خارجة عن ارادته (١) .

ومن الامثلة على ذلك أن تغرق سفينة فيتعلق شخصان بقطعة طافية من الخشب ثم يتبين أنها لا تقوى على حملها معا فيعمد أحدهما الى ابعاد الآخر عنها فينجو بنفسه ويهلك زميله (٢) .

ويرى الفقه أن علة امتناع المسئولية فى هذه الحالة هى تأثير الضرورة على الارادة (٣) .

---

(١) يراجع فى حالة الضرورة (فى القانون الجنائى) : رو : جزء (١) فقرة ٥٧ ص ١٩٧ ـ جودبى جزء (١) ص ١٣٨ والأستاذ الدكتور السعيد مصطفى السعيد : الأحكام العامة فى قانون العقوبات (طبعة دار المعارف ١٩٦٢ ، ص ٤٤٥ والأستاذ الدكتور محمود مصطفى شرح قانون العقوبات القسم العام ـ طبعة سادسة (١٩٦٤) ص ٤١٣ والاستاذ الدكتور رؤوف عبيد : مبادىء القسم العام من التشريع العقابى المصرى طبعة أولى ١٩٦٢ ـ صحيفة ٤٧١ (امتناع مسئولية الجانى فى حالة الضرورة) .

(٢) يراجع شرح قانون العقوبات القسم العام الأستاذ الدكتور محمود نجيب حسنى بند ٦٦٧ ص ٦٦٧ .

(٣) المرجع السابق ص ٦٦٩ .

وفى القانون المدنى نجد أن المادة (١٦٨) مثلا تنص على أن من سبب ضررا للغير ليتفادى ضررا أكبر محدقا به أو بغيره لا يلزم الا بالتعويض المناسب ( الذى يقدره القاضى ) .

ومفاد ذلك أن حـالة الضرورة قد تكون سـببا فى نفى المسئولية المدنية أيضا أو على الأقل فى تخفيفها (١) .

فاذا كان من حق الفرد العادى أن ينحرف عن السـلوك المألوف عند وجود حالة ضرورة وكان من حق المرء أن يرتكب الجريمة عند وجـود حالة الضرورة وكان من حق الوكيل أن ينحرف عن حدود الوكالة فى حالة الضرورة فلا جرم أن يكون للربان حق التجاوز عند نشوء حـالة الضرورة ومن هنـا تنشأ سلطته الاستثنائية فى التصرف لمواجهة الخطر العاجل الداهم .

وجدير بالذكر أن هذه السلطة الاستثنائية للربان لاتقوم فى هذه الحالة على أســاس الفضالة أى القيام بعمل ضرورى وعاجل لرب العمل ، لأن نطاق الفضالة عادة أضيق من قواعد الوكـالة (٢) .

كما أن السلطة الاستثنائية للربان لا تفسر على أســاس أن هناك وكالة ظاهرة أو وكالة مفترضة عن المجهز أو مالك

---

(١) يراجع : العلامة الاستاذ الدكتور السنهورى : الوسـيط فى شرح القانون المدنى ـ الجزء الاول ( طبعة سنة ١٩٥٢ ، ص ٧٩٢ بند ٥٣٤ ـ ( وتراجع المادة ( ١٦٨ ) من القانون الجـديد ) .

(٢) انظر فى تأصيل نيـابة الربان على أساس الفضـالة : روان ٢٢ يونيو ١٩١٠ ـ المجلة الدولية للقانون البحرى ـ السنة ( ٢٦ ) ص ٢٨٧ ـ وقد أشار اليه ( وانتقده العلامة ريبير ص ٧٧٣ وهامش رقم ٢ ) .

السفينة (١) لأن الغير الذى يتعامل مع الربان قد يكون عالما بأنه يتعامل خارج حدود وكالته الطبيعية ، وانما ترد هذه السلطة الاستثنائية للربان فى هذه الحالة الى أن هناك « نيابة قانونية » أضفاها القانون على الربان ـ وقد أقام القانون هذه النيابة على أساس فكرة الضرورة لأن الظروف هى التى تبرر افتراض هذه النيابة القانونية وأن الربان انما يعبر عن ارادة مفترضة للمجهز أو لملاك السفينة ، وهذه الارادة المفترضة ليست صريحة ولا ضمنية بل هى ارادة مفترضة بحكم القانون فرضا لا يقبل الدليل العكسى (٢) .

فالاساس التشريعى للسلطة الاستثنائية للربان هو تلك النيابة القانونية التى أضفاها المشرع على الربان ، على أساس من فكرة الضرورة التى تعتبر هى الاصل فى هذا التأصيل التشريعى وهى فكرة كما سبق القول تسود التشريع بصفة عامة فى سائر فروعه ، فليس بدعا اذن أن يخضع لها القانون

---

(١) انظر : شوفو فى شرح القانون البحرى ( ١٩٥٨ ) ص ٢٤٩ ـ بند ٣٦٢ ـ حيث يشير الى فرض محتمل الوقوع : وهو تعيين الربان ( اثناء الطريق ) بمعرفة القنصل ـ وهو ما ينفى الوكالة لانها تفترض لقيامها ان تكون ارادة الاصيل هى مصدرها وسبب نشوئها .

ويشير العلامة ريبير الى ان النيابة هنا قانونية وليست تعاقدية ( الجزء الأول ص ٧٦٧ بند ٨١١ ـ ص ٧٧١ بند ٨١٦ ـ بالنسبة لنيابة الربان عن الشاحنين ) .

(٢) انظر بالاضافة الى ( المراجع السابقة ) : الاستاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٨٤ بند ٣٥٢ و ٣٥٣ حيث يقرر ان التمثيل ( قانونى ) ـ ويبين نطاقه ـ وانظر كذلك نفس المرجع ص ٢٩٢ بند ٣٦٢ .

البحـرى فى تنظيمه وتأصيله للســـلطات الاستثنائية لربان السفينة .

وهذا هو الرأى الذى يميل اليه جانب كبير من الفقه (١) حيث يرى أن الربان ممثل للمجهز وأن هذا التمثيل يخـول للربان أكثر مما تخوله الوكالة العادية ، لأن الضرورة تجعل من الربان قائدا للسفينة وسيدا للرحلة البحرية أثناء السفر . مما يقتضى ( بالضرورة وبطريق اللزوم العقلى ) تزويده ببعض السلطات الاستثنائية التى يمارسها « اذا دعت الظروف لســد حاجات الرسالة البحرية أو دفع الخطر عنها (٢) ، ( م ٤٩ ) من التقنين البحـرى ) ، على أن ثمة من يشـير الى أن الضرورة لا تتوافر الا فى حالة البعد عن محل اقامة ملاك الســفينة أو المحمولات بحيث لا يتمكن القبودان ( الربان ) من استئذانهم فى التصرف ( مادة ٤٩ بحرى ) (٣) .

---

(١) فاهل : شرح القـانون البحرى ( الفرنسى ) بنـد ٢٥٧ ـ وريبير : شرح القانون البحرى : جزء أول : بند ٨١١ و ٨١٦ صحيفتى ٧٦٧ و٧٧١ ـ وشوفو : شرح القانون البحرى ( باريس ١٩٥٨ ) ـ بند ٣٦٢ ـ صحيفة ٢٤٩ ـ وفى الفقه المصرى : الاستاذ احمدعبد الهادى بند ٣١٠ ص ٣٠٥ ـ والأستاذ الدكتور محمد كامل ملش بند ١٥٣ ص ١٤٣ و ١٤٤ ـ والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى بند ٢١٩ ص ٢٥٧ .

(٢) يراجع كتاب القانون البحرى للاســتاذ الدكتور على حسن يونس طبعة ١٩٦٩ ص ٢٨٤ ـ ٢٨٦ فقرة ٣٥٣ .

(٣) الأســتاذ الدكتور محمد كامل ملش : ص ١٥٢ ـ بنـد ١٦٩ ـ والاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( ١٩٧٠ ) بند ٢٥٨ ص ١٩٧ ـ وبند ٢٥٩ ص ١٩٨ ـ ١٩٩ والأســتاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى بنـد ٢٢٠ ص ٢٥٩ ـ ٢٦٠ .

وأنه وقد عمت وسائل الاتصـــال السلكى واللاسلكى فى العصر الحديث ـ فانه لم يعد ثمة مجال لتحقق حالة الضرورة عملا الا فى صور نادرة وقليلة ـ أى أن مجال السلطة الاستثنائية للربان قد ضاق نتيجة ازدياد وســـائل الاتصـــال التى يمكن بواسطتها استئذان ذوى الشأن ، وهو ما تنتفى معه مقتضيات الضرورة (١) ٠

وهذا الذى يشير اليه بعض الفقهاء لا محل له فى مجـال تأصيل السلطة الاستثنائية للربان خصوصا وأن المـادة (٩٠) من مشروع القانون البحرى قد أغفلت هـذا القيد الوارد فى المادة (٤٩) من المجموعة البحرية المطبقة حاليا ٠

وحســنا فعلت « لأن الربان أقدر من المجهز على تقـدير الضرورة لأنه يلمسها،وقد يكون تصرفه لازما لالرعايةالسفينة فحسب بل وللمحافظة على حقوق تعلقت مصالحهم بها كالشاحنين أو الركاب » (٢) ٠

---

(١) الاستاذ احمد عبد الهادى : ص ٣٠٢ ـ ٣٠٣ بند ٣٠٧ ـ الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٦٥ ( فى منتصف الصحيفة ) ـ والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٦١ وهامش رقم ( ١ ) حيث اشـــار الى الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( أصول القانون البحرى ) رقم ٢٥٢ ـ وهو ما يتلخص فى ان المادة ( ٤٩ ) بحرى قد أصـبح تطبيقها نادرا فى الوقت الحاضر اذ جرى العمل على أن يسحب الربان كمبيالة على المجهز ثم يخصمها لدى مصرف فيحصل على النقود اللازمة مما لا يحوجه للاقتراض.

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ٢٨٦ ـ ٢٨٧٠

فلا ينبغي اذن اغفال مقتضيات الضرورة حتى فى الحالات التى يمكن فيها الاستئذان لأن هذا (١) ليس هو المعيار الوحيد لتبرير السلطة الاستثنائية للربان .

المطلب الثانى

تحديد مدى السلطة الاستثنائية للربان

على ضوء هذا التأصيل الذى أوردناه فى المطلب السابق ، نتعرض لتحديد مدى ونطاق السلطة الاستثنائية للربان ، وفى بيان ذلك يجب أن نذكر – بادىء ذى بدء – أن هذه السلطة مؤقتة فضلا عن كونها استثنائية (٢) .

فالمدى الزمنى لها هو أنها تدوم بدوام الحالة الطارئة التى تدعو اليها ثم تزول بزوالها (٣) .

---

(١) أى الاستئذان .

(٢) يراجع الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى طبعة سنة ١٩٦٧ ص ٢٦٠ – ٢٦١ – والاستاذ الدكتور على البارودى مبادىء القانون التجارى والبحرى ( ١٩٧٧ ) – ص ٤٩٣ بند ٣٤١ . وفى الفقه الفرنسى : ريبير جزء أول ص ٧٧٦ بند ٨١٩ .

(٣) القانون البحرى للاستاذ الدكتورعلى جمال الدين عوض سنة ١٩٧٠ ص ١١٩٨ بند ٢٥٩ – وانظر ايضا : الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش فى شرح القانون البحرى ١٩٥١ ص ١٦٣ بند ١٧٩ وما بعده .

أما عن مدى هذه السلطة أو نطاقها من حيث الموضوع : فانه لا يمكن الاخذ فى هذه المسألة بمعيار واحد ، لأن لكل حالة من حالات الضرورة ما يلائمها من السلطات الاستثنائية ، ولذلك فان النطاق الموضوعى للسلطة المخولة للربان يختلف من حالة الى أخرى .

ولكن يمكن القول بصفة عامة بأن سلطة الربان فى كل حالة تكون محدودة النطاق بقدر الضرورة التى دعت اليها (١) ـ فالضرورات تقدر بقدرها ـ ولذلك فان الضرورة التى تدعو مثلا الى التعاقد على شراء مستلزمات الرحلة البحرية ـ قد لا تدعو الى الارتباط مع ملاحين جدد ـ بينما الضرورة التى تدعو الى استخدام ملاحين قد لا تدعو الى شراء لوازم للسفينة .

واذا كانت الضرورة فى بعض الحالات القصوى تبيح الرمى فى البحر بالنسبة لبعض المشحونات ، فان هذا الفرض لا يتحقق الا نادرا ، وفى صور قليلة ، ولذلك فان الضرورة التى تخول للربان سلطات استثنائية معينة لا تصل فى حالات

---

(١) تراجع فى ذلك رسالة ريبير جارون فى المسئولية الشخصية لربان السفينة ( باريس ١٩٦٦ ) :

Robert Garron : «La responsabilité personnelle du capitaine de navire) (Librairies techniques — 1966).

أخرى الى حد تخويله حق ابقاء بعض مشحونات السفينة فى البحر وهكذا (١) ...

على أنه يمكن القول بصفة عامة أن الربان يمارس عملا فنيا ، وأنه لذلك يتمتع فيه بسلطة مطلقة ولذلك يمتنع على المجهز أن يصدر اليه تعليمات أو توجيهات أو أوامر فى هذا الشأن (٢) .

وينص المشروع التمهيدى للقانون البحرى على ذلك صراحة فى المادة (٧٦) منه . فاذا أصدر المجهز الى الربان أمرا أو توجيها من هذا القبيل فان للربان الحق والسلطة الكاملة فى اغفال ذلك الامر ، ومخالفته واهماله بل أن ذلك لا يعتبر فقط حقا له بل هو ـ وفقا لما جرى عليه قضاء المحاكم ـ واجب عليه عندما يكون من شأنه الحاق الضرر بالسفينة أو بالمسافرين عليها أو بالبضائع المشحونة والا كان مسئولا (٣) .

---

(١) أنظر على سبيل المثال :

الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز فى القانون البحرى ١٩٧١ ص ٤٢٦ ـ ٤٢٧ بند ٥٣٢ ـ والأستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء القانون البحرى ١٩٧٠ ص ٣٥٤ بند ٢٤٦ .

(٢) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ ، ص ٢٧٩ فقرة ٣٤٧ .

(٣) حكم محكمة اكس ٢٥ مايو ١٩١٦ ـ دالوز ١٩١٩ ـ ٢ ـ ٦٥ ومحكمة لهافر ٢٨ ديسمبر ١٩٢٣ ـ مجموعة ( دور ) ـ ١٥ ـ ٣٩٧ ـ وحكم محكمة كان CAEN بعد الاحالة من النقض فى مجموعة ( دور ) أحكام العليا ـ ٨ ـ ١٦٧ ومشار الى هذه الأحكام فى المرجع السابق ( الأستاذ الدكتور على حسن يونس ـ هامش ص ٢٧٩ ) .

فمن هذه الناحية نجد أن نطاق سلطة الربان مطلق ولا قيد عليه • وانما يقيد سلطة الربان فى حالة الخطر (١) وجوب اعداد تقرير والتصديق عليه من الملاحين الذين كانوا معه ونجوا ( وذلك فى حالة غرق السفينة مثلا ) مع تقديم صورة من التقرير الى السلطات المختصة والحصول على تصديق منها بذلك ( م٥٧و٦١ من التقنين البحرى ) •

ويجب تقديم التقرير فى ظرف ٢٤ ساعة من وصول السفينة الى الميناء المقصودة ـ أو الى الميناء التى اضطر الربان الى الرسو فيها أثناء سفره بسبب هياج البحر مثلا ـ وقد قصد المشرع من تحديد هذه المدة القصيرة الا يكون للربان فرصة للتلاعب أو اخفاء الحقيقة أو تزييف البيانات الواردة فى تقريره بشكل يدفع عنه المسئولية ويتفق مع مصلحته (٢) •

ويبين الربان فى تقريره جميع الاحوال المهمة التى صادفته أثناء السفر ( م ٥٧ / ٢ بحرى ) ـ ويقدم التقرير الى رئيس المحكمة الابتدائية والا فيقدم الى جهة الادارة التى ترسله بلا تأخير الى أقرب رئيس محكمة بالنسبة اليها •

---

(١) يرى العلامة ريبير ان اخذ رأى عمد ملاحى السفينة وان كان قد نص عليه فى القانون ( المادة ( ٢٤١ ) من قانون التجارة الفرنسى ، الا ان اغفال هذا الاجراء لا يكفى لتقرير مسئولية الربان • ولكن اتخاذه ينشىء قرينة لصالح الربان وتبرير عمله فى حالة مغادرة ( ترك ) السفينة : ( انظر ريبير الجزء الأول ص ٥٢٣ بند ٥٢٢ ) •

(٢) انظر الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٢٨١ •

وفى البلاد الاجنبية، يقدم التقرير الى القنصل المصرى أو الى الحاكم المحلى عند عدم وجود قنصل ـ ويحصل الربان نظير ذلك على شـــهادة تفيد قيامه بتقديم التقرير ( م٥٨ و ٥٩ بحـــرى ) •

ويجب على الربان ألا يقوم بتفريغ البضاعة قبل تقـديم التقـرير والغرض من ذلك حثه على الاسراع حرصا على عدم تغيير الحقيقة • ولا يستثنى من ذلك سوى حالة الخطر المحقق أو الغرق الذى لا ينجو منه سوى القبودان ( الربان ) وحده، وذلك لعدم امكان تحقيق التقرير فى هذه الحالة الأخيرة •

واذا لم يحصــل تحقيق التقرير فانه لا يكــون حجة فى الاثبات أمام القضاء ولا يقبل لبراءة الربان (١) •

أما اذا حصل تحقيق فانه يعتبر حجة الى أن يقام الدليل على عكس ما ورد فيه (٢) •

كذلك تتقيد سلطة الربان فى ممارسة سلطاته الاستثنائية بأنه يجب أن يتبع اجراءات معينة ( المادة ٤٩ بحرى والمادة ٩٠ من المشروع ) وهذه الاجراءات تتلخص فيما يأتى (٣) :

---

(١) استئناف مختلط ١١ مايو ١٩٣٢ ـ بلتان ـ ٤٤ ـ ٣١٨ •

(٢) استئناف مختلط ٢١ نوفمبر ١٩٢٣ بلتان ـ ٣٦ ـ ٤٠ ـ ( وقـد قضت محكمة النقض المصرية فى ١٧ مايو ١٩٦٦ ( مجموعة النقض س ١٧ ص ١١٢٩ ) ـ بأن لكل ذى مصــلحة أن يقيم الدليـــل على عكس ما ذكره الربان فى تقريره البحرى ( ومشـــار اليه فى كتاب الاســـتاذ الدكتور على البارودى مبادىء القانون البحرى طبعة ١٩٧٥ ص ١٠٠ بند ٨٠ ) .

(٣) يراجـــع فى ذلك :

الاستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى ( ١٩٦٩ ) جزء «١» ص ٢٩٢ بند ٣٦١ ـ والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى فى القانون البحرى طبعة ١٩٦٨ ص ٢٦٠ ـ ٢٦١ •

١ ـ اثبات وجود الضرورة فى محضر موقع عليه من الربان ومن عمد ملاحى السفينة .

٢ ـ أن يحصل الربان على اذن من رئيس المحكمة التجارية ، فى الجهة التى يحتاج فيها الى ممارسة تلك السلطات الاستثنائية أى فى الجهة التى تتحقق فيها حالة الضرورة . فاذا لم توجد فى تلك الجهة محكمة تجارية فان الربان يجب أن يحصل على الاذن من جهة الادارة المحلية فى الجهة .

٣ ـ واذا كان الربان فى بلد أجنبى فانه يجب أن يحصل كذلك على اذن من القنصل المصرى ـ فان لم يوجد فمن السلطة المحلية المختصة (١) .

٤ ـ فاذا اقترض الربان أو رهن أو باع بلا ضرورة أو اذن فانه يكون قد انحرف عن حدود سلطته ويسأل وحده عن أداء المبلغ المقترض أو ثمن الاشياء المرهونة أو المبيعة (٢) .

كما يشترط حصول البيع بالمزاد العلنى (٣) .

---

(١) أنظر الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش فى شرح القانون البحرى صحيفة ١٦٥ .

(٢) المرجع السابق ( الأستاذ الدكتور على حسن يونس سنة ١٩٦٩ ص ٢٩٢ بند ٣٦١ ) .

(٣) يراجع فى ذلك نص المادة ( ٤٩ ) بحرى حيث تنص على ان البيع يتم بالمزايدة .

وانظر : الاستاذ الدكتور على حسن يونس فى القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ جـ ١ ص ٢٩٢ بند ٣٦١ حيث اورد هذا الحكم كشرط مستقل واشار الى أن المادة ( ٩٠ ) من مشروع تعديل القانون البحرى قد اخذت به ايضا .

ويلاحظ أن القاعدة الأصولية تقضى بأن تمثيـــل الربان للمجهز وان كان يزيد على الوكالة العـــادية الا أنه لايعتبر تفويضا كاملا ــ فلا يسرى هذا التمثيل الا حيث لا يوجد المجهز أو من يحل محله (١) .

فاذا كان الربان فى محل وجود المجهـــز « أو من يمثله » وجب عليه قبل ابرام التصرف أن يحصل على اذن منه والا اعتبر متجاوزا لحدود سلطته ، ويلزم بتعويض المجهز عما أصابه من ضرر ويسرى التصرف على المجهز اذا كان الغير حسن النية أما اذا كان سىء النية فان التصرف يلزم الربان شخصيا ــ ولـكن المجهز يلتزم فى هذه الحالة باثبات علم الغير بوجود المجهـــز « أو من يمثله » فى محل ابرام التصرف (٢) .

ولا يستثنى من ذلك ســوى أعمـــال الادارة اليوميـــة ، والاصلاحات البســيطة لأنها لا تحمـــل المجهز بالتزامات ثقيلة ــ من جهة ــ كما أنها تعتبر مألوفة ولا يتصور حصول اعتراض

---

(١) وقد قضت محكمة النقض المصرية بان تمثيل الربان لمالك السفينة لا يسرى الا حيث لا يوجد مالك السفينـــة أو من يحل محله ( نقض ٢٩ اكتوبر ١٩٦٩ ــ مجموعة النقض ــ الســنة/٢٠/ص ١١٤٥ ) ــ مشـــار اليه فى مبادىء القانون البحرى للاستاذ الدكتور على البارودى طبعة ١٩٧٥، ص ١٠٠ ــ ١٠١ ) .

(٢) اســتئناف مختلط ١١ مارس ١٩٣٧ ــ بلتـــان ــ ٤٩ ــ ١٤٥ ، واستئناف مختلط ١٤ مايو ١٩٣٠ ــ بلتان ــ ٤٢ ــ ٥٠ مشـــار اليهما فى شرح القانون البحرى للاستاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٩٣ ــ وانظر الأستاذ احمد عبد الهادى فى القانون البحرى ص ٣٣٣ هامش رقم ( ٤ ) . وانظر الأســتاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٥٢ نهـاية البند ١٦٩ ــ وحكم نقض فرنسى ١٢ فبراير ١٨٤٠ ــ سيرى ــ ٤٠ ــ ١ ــ ٣٢٥ .

بشأنها لأن ذلك يشل حركة الربان ويعقد الأمور مع أن هـذه الأمور قـد تكون مما تقتضيه الادارة الحسنة « والعـادية » للسفينة (١) ·

كذلك يلاحظ أن تعيين رجال الطاقم وعزلهم (٢) يستثنى من هذه القاعدة لأن الربان هو سـيد الرحلة وعميـد رجال الطاقم وتعيين الملاحين وعزلهم يعنيه هو قبل المجهز ، لأنهـم يعملون تحت امرته ويدينون بالطاعة له ، ومن ثم فلا جرم أن يستقل هو بالتصرف فى أمورهم لأنه لا اعتداء فى ذلك على حق المجهز (٣) ·

---

(١) الاستاذ احمد عبد الهادى ( المرجع السابق ) ص ٣٣٣ — ٣٣٤ — ( وقد اشار الى دانجون جـ ١ نبذة ( ٤٦٠ ) وديجاردان جزء ( ٣ ) نبـذة ( ٣٩٨ ) — ويذكر هذا الفقيه أيضا أن القانون الانجليزى يسمح للربان ان يبرم كل العقود اللازمة للاستعمال العادى للسفينة usual employment اما القروض فلا يجوز له عقدها فى محل اقامة المالك بغـير اذنه ( ابوت ص ٨٥ وما بعـدها ) .

(٢) وقد نصت المادة ( ٣٧ ) بحرى ( وتقابلها المادة ( ٢٢٣ ) تجارى فرنسى ) عـلى أن الربان هـو الذى يختص بتعيين من يلزم للسـفينة وانتخـاب ملاحيها .

(٣) انظر : الاسـتاذ الدكتور على حسن يونس ( ١٩٦٩ صحيفة ٢٩٤ — نهاية البنـد ٣٦٣ — ومع ذلك قارن : الأسـتاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى فى القانون البحرى ( طبعة ١٩٦٨ ) ص ٢٥٩ حيث يشير الى أنه اذا وجد الربان فى محل اقامة المجهز فلا يحق له أن ينفرد بتعيين البحارة انما يتم باتفاقه مع المجهز — ( وهو يرى لذلك أن سـلطة الربان فى تعيين البحـارة ليست كاملة ) .

ويلاحظ أيضا أنه ليس للربان مطلقـــا أن يتصرف فى السفينة دون وكالة خاصة أو دون موافقة المجهز حتى لو كان بعيدا عن محل وجوده لأن النيـــابة القانونية لا تصل الى حـد التصرف فى أصل رأس المال،أى فى السفينة ذاتها ـ فلا يجوز له بيعها أو رهنها من تلقاء نفسه ـ والا كان تصرفه باطلا (١) .

ولا يخرج عن ذلك سوى حالتين :

الأولى : اذا ثبت بالأوجه القانونية عدم صلاحية السفينة للسفر « ٥٢ بحرى ـ م ٩١ من المشروع » .

الثانية : اذا أصيبت السفينة بأضرار يتطلب اصلاحهـــا مصاريف باهظة ومرهقة لأن هذه الحالة تلحق بحـــالة عـــدم الصلاحية للسفر اذ تصبح السفينة غير قادرة على مواصـــلة الرحلة وتعتبر بذلك عبئا على الربان فلا جناح عليه اذا باعها فى الجهة التى يثبت فيها عدم صلاحيتها أو عـــدم امكـــان اصلاحها الا بمصاريف باهظة ومرهقة (٢) .

---

(١) انظر : الاســتاذ الدكتور على حسن يونس : القــانون البحــرى ( ١٩٦٩ ) المرجع السابق ـ ص ٢٩٤ بند ٣٦٤ ـ والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى فى القانون البحرى ( ١٩٦٨ ) ص ٢٦١ ( فى الفقرة الاخيرة من الصحيفة المذكورة ) . وقد قررت المادة ( ٥٢ ) بحرى المبدأ وهو : انه لا يجوز للربان أن يبيع السفينة دون اذن خاص من مالكها . وان كانت قد أوردت على هذا المبدأ استثناء يجيز للربان بيع السفينة دون اذن أو تفويض خاص بالبيع من المالك متى أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة .

(٢) أنظر : الاستاذ الدكتور محمــد كامل ملش ( المرجع الســابق ) ص ٢٧٩ وهامش رقم ٣ بالصحيفة المذكورة حيث أشــار الى حكم محكمة روان فى ٣ يوليو ١٨٦٧ ـ سيرى ـ ١٨٦٨ ـ ٢ ـ ٢٥٤ .

ولكن ـ حتى فى هاتين الحالتين توجد ضمانات : أهمها أن بيع السفينة يجب أن يتم بالمزاد العلنى (١) حتى يمكن الاطمئنان الى امكانية الوصول لأعلى سعر مع استبعاد مظنة التلاعب أو الغش •

ومن هذه الضمانات أيضا أن يثبت عدم الصلاحية للسفر فى محضر يحرره خبراء أقسموا اليمين ويعينهم لهذا الغرض رئيس المحكمة أو حاكم الجهة عند عدم وجود محكمة قريبة (٢) •

وفى الخارج • يعينهم القنصل المصرى أو السلطة المحلية المختصة ، وكل ذلك مطلوب حتى لا يستقل الربان بالبت فى مسألة بيع السفينة وهى من المسائل الخطيرة البالغة الجسامة •

---

وانظر ريبير فى شرح القانون البحرى جـ ( ١ ) ص ٤١٢ بند ٣٩٧ وهو ما يعبر عنه بعبارة «Le navire est condamné» والاستاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٩٥ بند ٤٦٤ .

(١) انظر الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى طبعة ( ١٩٦٨ ) ص ٩٨ الاستاذ الدكتورعلى حسن يونس ص ٢٩٥ ( بند ٣٦٤ ) .

(٢) والمقصود من اثبات الصلاحية للملاحة هو تغطية الربان ـ ولكن التقرير بعدم الصلاحية لا يصلح الا كقرينة فقط لان الربان قد يضلل السلطات فيقرر عدم الصلاحية على خلاف الحقيقة . وفى هذه الحالة يذهب البعض الى اعتبار البيع صحيحا ولكن يلزم الربانبالتعويضات ( فاهل . شرح القانون البحرى بند ٧٨٢ وما بعده ـ ونقض فرنسى ٣ ابريل ١٨٦٧ ـ سيرى ـ ١٨٦٧ ـ ١ ـ ٣٨٥ ـ ودالوز ١٨٦٨ ـ ١ ـ ٣٨ ) ما لم يكن المشترى عالما بصلاحية السفينة للملاحة ، ففى هذه الحالة يجوز الغاء البيع وابطاله ( انظر الاستاذ الدكتورمحمد كامل ملش ص ٢٨٠ بند ٣١٧ ) .

وفى حالة وجود المجهز « أو من يمثله » فى الجهـــة التى يثبت فيها عدم الصلاحية ـ فلا يجوز للربان بيع السفينة ـ الا بعد الحصول على موافقة المجهز واذنه ـ هو أو من يمثله •

هذه هى حدود السلطة الاستثنائية المقررة للربان وهـذا هو نطاقهـــا •

على أنه يراعى أن كل هذه القواعد انما تتعلق بصوالح خاصة ، فلا صلة لهـــا بالنظام العام ولذلك يجوز الاتفـــاق على عكسها ـ تشديدا أوتخفيفا ـ وتوسعة أو تضييقا (١) •

وفى هذه الحالة قد لا يلزم الربان ازاء المجهز بأشد ممـا هو مقرر قانونا ـ وقد يقع الاتفاق على العكس •

وانما يلاحظ أن الغــير الذين يتعاملون مع الربان فى حدود المسموح بـه عادة لا يجوز الاحتجاج عليهـم بالاتفاقات المخالفة التى تبرم بين الربان والمجهز ما لم يكن الغير عالمـــا بهـــا (٢) •

---

(١) الأستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع الســابق ) ص ٢٩٥ بنـــد ٣٦٥ •

(٢) الأستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع الســابق ) ص ٢٩٦ بند ٣٦٥ ـ سالف الاشارة اليه ـ ويراجع الأستاذ الدكتور عبد الرازق السـنهورى فى الوكالة ( الجزء السـابع ـ المجلد الأول ـ من الوسـيط ص ٥٩٣ بنــد ٣٠٥ ) •

## المطلب الثالث

## قيود السلطة الاستثنائية للربان وضوابطها

وعلى هدي ما تقدم ــ يمكن أن نتعرض لبيان قيود السلطة أو السلطات الاستثنائية المقررة للربان مع ايضاح الضوابط التى يجب التعويل عليها فى هذ المجال ٠

وهو ما نتولى عرضه فيما يلي :

لاشك فى أن الربان هو قائد الرحلة ، وهو الذى بيده زمامها (١) ، ومتى كان مسئولا عن الرحلة البحرية فانه يجب أن يمنح السلطة الكافية لكى يواجه هذه المسئولية لأن من المقرر أنه حيث توجد المسئولية لابد أن توجد السلطة (٢) ٠

«Là ou il ya la responsabilité, Là il ya la pouvoir.»

فاسناد السلطة الى الربان أمر ضرورى تحتمه طبيعة عمله وتحتمه مسئوليته عن الرحلة البحرية بوصفه قائدا ورئيسا للسفينة ٠

---

(١) فى بيان دور الربان وتطوره : يراجع كتاب ــ بول شوفو فى شرح القانون البحري ( باريس ١٩٥٨ ) ص ٢٤١ بند ٣٥١ والهوامش حيث يشير المؤلف الى أن التطورات الحديثة تتجه الى الهبوط بمركز الربان وتقريبه من غيره من الملاحين ومع ذلك فانه لا يزال محتفظا بوضع خاص ومركز متميز نظرا لطبيعة عمله ومهماته .

(٢) جوزيف بارتيلمى وبول دويز : القانون الدستوري ص ٥٩٣ .

غير أن سلطة « أو سلطات » الربان قد تكون سلطة عادية أو سلطة غير عادية (١) .

والسلطة العادية ناشئة ـ كما سبق القول ـ عن اعتبار الربان وكيلا عن المجهز أو عن مالك السفينة وتابعا له أى عاملا لديه مرتبطا معه بعلاقة تعاقدية هى مزيج من عقد الوكالة وعقد العمل ويعتبر المجهز رب العمل مسئولا عن تصرفات الربان فى هذه الحالة باعتباره متبوعا أو باعتباره أصيلا ، تنصرف اليه آثار التصرفات التى يبرمها وكيله أو نائبه ـ تطبيقا للقواعد العامة فى الوكالة ـ أو فى النيابة بصفة عامة (٢) .

أما السلطة أو السلطات الاستثنائية المخولة للربان فانها ليست نابعة من القواعد العامة للنيابة بل ان مصدرها كما سبق القول نيابة قانونية مفترضة تقوم على أساس وجود ضرورة (٣) يجب مواجهتها بتصرف سريع عاجل ـ كما هو الشأن فى الفضالة ـ مع افتراض أن الاصيل ما كان الا ليوافق على ذلك التصرف العاجل الذى يتخذه الربان .

---

(١) انظر : العلامة ريبير القانون البحرى جزء ١ ص ٧٧٦ ( بند ٨١٨ ـ وبند ٨١٩ فى نهايته ) .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ذكره ) ص٢٨٤ بند ٣٥٢ ، ٣٥٣ ـ والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٥٦ وما بعدها بند ٢١٨ ، ٢١٩ .

(٣) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) ص ٢٨٥ بند ( ٣٥٥ ) والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع السابق ) ص ٢٥٩ بند ٢٢٠ وما بعده .

وممارسة الربان لهذه السلطة الاستثنائية ليست مجـــرد تطبيق للقواعد العامة بل هى محكومة بقيود يجب أن تراعى وهذه القيود يمكن تلخيصها فى أمرين :

أولهما : أن تكون هناك ضرورة ، أىأن تقوم حالة عاجلة تستدعى تصرفا سريعا ، كمـــا لو كانت السفينة فى حاجة الى اصلاح أو قلفطة ، أو فى حاجة الى مؤن ، أو أدوات ، أو وقود ، أو أن يمتنع ملاحـــو السفينة عن آداء أعمالهم ، فتنشـــأ الحاجة عندئذ الى استخدام ملاحين جدد أو نحو ذلـــك من الحـــالات الضرورية التى يمـكن أن تتوافر بسبب ظـــروف معينة . « تراجع م ٤٩ بحرى » (١) .

ثانيهما : أن تكون الاحوال أو البعد عن محل اقامة ملاك السفينة أو المحمولات بحيث لايتمكن القبودان « الربان » من استئذانهم فى ذلك (٢) .

وهذا القيد وارد فى نص المادة «٤٩» بحرى وان لم يرد له مقابل فى المادة «٩٠» من المشروع ، ويرى الشراح أن المشرع قد أحسن صنعا بحذفه من المشروع ، حتى لا تهمـــل مقتضيات الضرورة فى الحالات التى يمكن فيها الاستئذان وهى كثـــيرة لاسيما وأن البعد فى هذه الأيام لم يعد مانعـــا من الاتصـــال بالمجهز عن طريق التلغراف اللاسلـكى ـ والربان أقــدر من

---

(١،٢) الاستاذ الدكتورمحمود سمير الشرقاوى ( المرجع السـابق ) ص ٢٦٠ .

وفى الفقه الفرنسى : انظر ( على سبيل المثال ) ريبير جزء أول ص ٨٠٠ بند ٨٤٩ وانظر كذلك ص ٧٧٥ ـ ٧٧٦ بند ٨١٩ .

المجهز على تقدير الضرورة لأنه يلمسها وقديكون تصرفه لازما لا لرعاية السفينة فحسب بل وللمحافظة على حقوق من تعلقت مصالحهم بها كالشاحنين أو الركاب (١) ٠

ومهما يكن من أمر فاننا فى ظل النصوص المطبقة حاليا نجد أن تصرف الربان لا يقيد المجهـز أو ملاك السفينة ـ أو المشحونات اذا مارس سلطة من السلطات الاستثنائية المخـولة اليه ـ الا بشرطين هما :

توافـر حـالة الضرورة التى تدعـو الى اتخاذ اجـراء فورى عاجل (٢) ٠

والبعد عن محل اقامة المجهز ـ بمـا يجعل استئذانه غير ممكن (٣) ٠

فاذا ما توافر أحد الشرطين دون الآخـر ، لم يكن للربان حـق استعمال سلطاته الاستثنائية ـ كمـا لو توافرت حالة الضرورة ولكن السفينة والربان كانا موجودين فى محل اقامة المجهز بحيث يتيسر الاتصال به واستئذانه ، ففى هذه الحالة

---

(١) الاستاذ الدكتور على حسن يونس القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ ص ٢٨٦ — ٢٨٧ ٠

(٢) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٦٠ ( فى شرح نص المادة ( ٤٩ من التقنين البحرى ) ٠

(٣) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٥٩ بند ٢٢٠ ونلاحظ أن وجود الربان فى محل اقامة مالك السفينة يحد من سلطاته بما فى ذلك السلطات العادية ( وتراجع المادة ( ٣٧ ) بحرى ) — وانظر فى هـذا المعنى أيضا : ريبير ( المرجع السابق ) بند ٨١٩ ( سابق الاشارة اليه ) ٠

لايجوز للربان استعمال سلطاته الاستثنائية بل يجب أن يرجع الى الأصيل لاستئذانه أو لأخذ التعليمات اللازمة منه (١) ـ فاذا استعمل سلطتــه الاستثنائيـــة وباشر التصرف بنفسبــه دون استئذان كان متجاوزا لحدود سلطاته ومسئولا شخصيا عن عمله ، وتصرفه ولا ينفذ هذا التصرف فى حق المجهز أو فى حق ملاك السفينة أو المشحونات •

كذلك لو وجد الربان فى مكان بعيد عن محل اقامة ملاك السفينة ، ولكن لم تتوافر حالة الضرورة فلا يجــوز للربان ممارسة سلطاته الاستثنائية ، بل يجب أن يتصرف فى جــدود سلطته العادية أى ابرام التصرفات التى تقتضيها أعمال الادارة اليومية المألوفة فى حدود قواعد الوكالة العادية •

فى هذه الحالة يعتبر الربان أنه قــد تصرف كوكيــل فى حدود سلطته العادية المخولة له بمقتضى عقــد الوكالة دون أن يصل الى حد ممارسة السلطة الاستثنائية (٢) وبعبارة أخرى أن تصرفاته تلزم الاصيل على أساس فكرة التمثيل القانونى تطبيقا للقواعد العامة فى النيابة التى تقضى بأن الوكيل لايتحمــــل

---

(١) يرجى ملاحظة ان هذا راى شخصى للباحث : لانه اذا كان وجود الربان فى محل اقامة مالك السفينة يضيق من سلطات الربان العادية فهو من باب أولى يحد من سلطاته الاستثنائية أيضا .

(٢) الاســتاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) ص ٢٨٤ بند ٣٥٢ وما بعده وص ٢٩٢ بند ٣٦٢ ( ويلاحظ أن الربان ليس حرا فى ممارسته سلطاته الاستثنائية بل يجب اثبات وجود الضرورة بموجب محضر موقع عليه من الربان ومن عمــد ملاحى السفينة ( المادة ( ٤٩ ) بحرى ) .

شيئا من الالتزامات المتولدة عن التصرف الذى يجريه باسم الأصيل أو لحسابه وانما تنصرف آثار ذلك التصرف الايجابية « أى الحقوق » والسلبية « أى الالتزامات » الى الأصيل وحده ـ أما الوكيل فان دوره ينتهى عند هذا الحد وينمحى وجوده ويختفى من المسرح الذى تدور حوله أحداث التصرف القانونى (١) ٠

هذه هى القيود التى أوردها المشرع على السلطة أو السلطات الاستثنائية للربان ٠ أما الضوابط أو الضمانات التى تتعلق بهذا الموضوع فهى تتلخص فيما يأتى :

١ ـ يجب اثبات حالة الضرورة بالطريق القانونى ـ وذلك بالاجراءات التى رسمها القانون « المادة ٤٩ » بحرى والمادة « ٩٠ من المشروع » وهى تتحصل فى تحرير محضر يوافق عليه الربان ومعه عمد ملاحى السفينة (٢) ٠

٢ ـ استئذان رئيس المحكمة التجارية فى الجهة التى توجد بها السفينة والا فمن جهة الادارة (٣) ٠

---

(١) الوسيط للعلامة الاستاذ الدكتور عبد الرازق السنهورى جزء سابع بند ٢٩٨ ص ٥٧٣ وما بعد ذلك ـ وتراجع بصفة خاصة ص ٥٧٩ وانظر ايضا لنفس المؤلف الوسيط جزء اول فقرة ( ٨٣ ) و ( ١٨٩ ) من الطبعة الأولى ـ ص ٢٠٢ من الطبعة الثانية ؛ وما بعد ذلك .

(٢و٣) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) ص ٢٩٢ بند ٣٦١ ـ والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع السابق ) ص ٢٦٠ ـ ٢٦١ ( البند ٢٢٠ ) ٠

واذا كان الربان فى بلد أجنبى فيحصل على الاذن من القنصل المصرى وان لم يوجد فمن السلطة المحلية المختصة (١) ·

٣ ـ أن يكون بيع البضائع بالمزايدة ـ لآن المزاد العلنى يحقق ضمانة كاملة لمنع الغش والتلاعب فان العلانية كفيلة بكشف أى تحايل خفى كما أنها تكفل الوصول بالسعر الى الحد الأقصى المعادل للقيمة السوقية الحقيقية للبضائع(٢)·

فلا يجوز بيع البضاعة بالممارسة والا كان البيع باطلا وكان الربان مسئولا وتتحقق مسئولية الربان فى هذه الحالة بأداء تعويض يعادل القيمةالحقيقية للبضاعة وفقا للثابت بالفواتير وبوالص الشحن أو حسب تقدير أهل الخبرة (٣) ·

كذلك ـ فان الربان اذا اقترض أو رهن أو باع بلا ضرورة ـ أو دون اذن ـ فانه يكون قد انحرف عن حدود سلطته فيسأل وحده عن أداء المبلغ المقترض أو ثمن الأشياء المرهونة أو المبيعة (٤) ·

---

(١) الأستاذ الدكتور على يونس ( المرجع السابق ) بند ٣٦١ ·

(٢) يجب أن يكون البيع بالمزاد · وقد نصت على ذلك المادة ( ٤٩ ) من التقنين البحرى · أما تبرير هذا الحكم فيشير اليه الشراح استنتاجا ( انظر على سبيل المثال ) : الأستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ـ ص ٢٩٥ ـ نهاية بند ٤٦٤ ) ·

(٣) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ( المرجع السابق ) ص ١٦٥ ـ ١٦٦ ·

(٤) المرجع السابق : الأستاذ الدكتور على يونس ـ القانون البحرى ـ طبعة ١٩٦٩ ص ٢٩٢ بند ٣٦١ ·

هذه هى الضمانات والضوابط التى قررها المشرع لصيانة حقوق ملاك السفينة والبضاعة المشحونة عليها ـ غير أن المشرع من جهة أخرى يجب أن يراعى حقوق الغير ممن يتعاملون مع الربان اذا كان ذلك الغير حسن النية (١) أى يجهل أن الربان يتجاوز حدود سلطاته العادية أو لا يعلم بأن المجهز ( أو من يمثله ) موجود فى الجهة التى أبرم الربان فيها التصرف ـ ففى هذه الحالة التى يثبت فيها حسن نية الغير الذى تعامل مع الربان ـ لايستطيع المجهز أن يتمسك فى مواجهته بعدم سريان التصرف عليه (٢) .

أما اذا كان الغير سىء النية « أى يعلم بوجود المجهز أو ممثله فى الجهة التى تم فيها التصرف » فان المجهز يستطيع أن يتمسك فى مواجهته بعدم سريان ذلك التصرف أو عدم نفاذه فى حقه ، ومن ثم فلا يملك الغير سىء النية سوى الرجوع على الربان وحده بالمطالبة (٣) .

ولكن يلاحظ أن هناك قرينة مفترضة (٤) هى أن المجهز غير موجود فى الجهة التى باشر الربان فيها نشاطه ، والعلم

---

(١) انظر : ريبير جزء (١) ص ٢٨٢ ـ ٧٨٣ ـ بند ٨٢٩ وقد اشار الى ديجاردان جزء (٢) نبذة ( ٣٩٠ ) ـ والى ديفال روجيه جزء (١) بند ٣٤٨٥ ـ وليون كان ورينو جزء (٥) نبذة ( ١٨٥ ) .

(٢) ليون كان ورينو ـ جـ ( ٥ ) ص ١٨٤ .

(٣) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) ص ٢٩٣ بنـد ٣٦٢ .

(٤) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ذات المرجع فى ذات الموضع .

« بوجود المجهز في تلك الجهة » لا يفترض ــ فعليه هو أن يثبت أنه كان موجودا في تلــك الجهة هو أو من يمثـــله ثم يثبت بالاضافة الى ذلك أن الغير كان يعــلم بوجوده • فاذا لم يتمكن من اثبات هذين الأمرين « الوجود وعلم الغير بذلـــك » فان ادعاءه يكون عاريا عن الدليــل متعين الرفض ويلزم بتصرفات الربان مع الغير •

فحسن النية اذن مفترض ، وفقا للقاعدة العامة ــ وعلى من يدعى العكس أن يثبت ما يدعيه (١) •

ولا تختلف هذه القاعدة في القــانون البحرى عنهـــا في نطاق القانون المدنى ، أو القانون التجارى لأن مجال تطبيقهـــا واحد لا سبيل الى المغايرة فيه •

وبذلك نكون قد عرضنا لقيود وضوابط السلطة الاستثنائية للربان ــ مع ملاحظة أن هناك تصرفات ممنوعة عليه، مهما كانت الظروف اى حتى لو كان بعيدا عن محل وجود المجهز ومنهـــا التصرف في السفينة ذاتها بالبيع أو الرهن مالم تكن لديه وكالة خاصة بذلك ، فان فعل دون وكالة خاصة أو موافقة من المجهز فان تصرفه يكون باطلا (٢) فيما عدا حالة واحدة هي حالة ثبوت

---

(١) يراجع في ذلك : الاستاذ الدكتور عبد الرازق السنهورى الوسيط جزء ثان بند ٤٧ وما بعده ص ٦٧ وما بعدها ــ ويلاحظ ان القانون المدنى ينص في المــادة ٣/٩٦٥ على أن حسن النية يفترض دائما ما لم يقم الدليل على عكس ذلك • ( ويراجع كذلك الوسيط لذات المؤلف الجزء التاسع بند ٢٩١ ص ٨٦٦ وبند ٤٣٤ ص ١١١٢ ــ والاحكام والمراجع المشار اليها ) •

(٢) تنص المــادة ( ٥٢ ) من القانون البحرى على أنه لا يجــوز للربان أن يبيع السفينة دون اذن خاص من مالكها •

عدم صلاحية السفينة للسفر أو عطبها عطب لا سبيل الى اصلاحه الا بتكاليف باهظة ومرهقة (١) ففى هذه الحالة يكون للربان الحق فى بيع السفينة « مادة ٥٢ بحرى » بشرط أن يثبت عدم الصلاحية « أو ما يقوم مقامه من عطب باهظ التكلفة » فى محضر يحرره خبراء محلفون ـ أى حلفوا اليمين ـ يعينهم لذلك رئيس المحكمة أو حاكم الجهة أو القنصل أو السلطة المحلية حسب ظروف الأحوال (٢) ـ وبشرط أن يتم البيع بالمزاد العلنى (٣) ـ وهذه الضمانات مماثلة لما سبق ايضاحه فى الحالات السابقة ، وترجع الى خطورة التصرف بما يوجب عدم استقلال الربان فيه برأيه ٠

ويراعى فى ختام هذا المطلب أن جميع هذه القيود والضوابط ليست من النظام العام، فيجوز الاتفاق على تشديدها أو التخفيف منها ـ لأنها تتعلق بصوالح خاصة ـ فاذا لم يوجد اتفاق مخالف ـ فلا مناص من العمل بالقواعد التى تقدم بيانها (٤) ٠

---

(١) أنظر : الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : ( المرجع السابق ) ص ٩٧ بند ٨٨ ـ والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ٢٧٩ بند ٣١٧ وهامش رقم ( ٣ ) ٠

(٢) أنظر : الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( سالف الذكر ) ص ٩٨ تابع البند ٨٨ ـ والأستاذ الدكتور محمد كامل ملش (سالف الذكر) ص ٢٨٠ ( تابع البند ٣١٧ ) ٠

(٣) هذا هو ما تنص عليه المادة ( ٥٢ ) بحرى ـ وانظر المراجع السابقة ٠

(٤) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٢٩٥ بند ٣٦٥ ٠

# البـــاب الثـــانى

## السلطة الاستثنائية للربان فى مواجهة الشاحنين

**مقـــــــدمة :**

كانت القواعد العامة تقتضى أن تقوم العلاقة بين المجهز وبين الشاحنين ، ولايعتبر الربان الا وكيلا أو تابعا للمجهز(١) فلا يكون مسئولا فى هذا النطاق، أو ملتزما بأدنى التزام ـ لأن القواعد العامة تقضى بأن آثار العقد أو التصرف انما تنصرف الى الأصيل . أما الوكيل أو النائب فانه يخـــرج مـــن دائرة التعامل (٢) ويعتبر من الغير بالنسبة للعلاقة القانونيـــة التى تربط الأصيل بمن تم التعاقد أو التعامل معهم .

والغير لايضار ولا يستفيد من العقد أخذا بمبدأ ـ نسبية أثر العقود ـ ومن ثم فان النائب ـ وهو معتبر من الغـــير ـ لاينصرف اليه أثر العقد لا ايجابا ولا سلبا (٣) .

---

(١) الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض القانون ( البحرى/ ١٩٧٠ ) ص ٢٠٢ بند ٢٦٤ ـ والأســتاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ١٩٧٠ ص ٢٦٣ بند ٢٢٢ ـ وأشار الى دانجون جزء (٢) رقم ٧٩٦ ـ بونكاز رقم ٤٢٧ مكرر .

(٢) الأســـتاذ الدكتور عبد الرازق السنهورى : الوســيط ـ جــزء أول ـ بند ٩٢ ص ٢٠٠ وتراجع المادة ( ١٠٥ ) من القانون المدنى .

(٣) المرجع السابق : الوسيط جزء ( ٧ ) بند ٢٩٨ ص ٥٧٣ وتراجع المــادة ( ٧١٣ ) مــدنى .

كذلك تقضى القواعد العامة ، بأن المتبوع يكون مسئولا عن خطأ التابع ، فاذا اعتبرنا الربان تابعا للمجهز نجد أن المجهز يكون هو المسئول عنه ولا مسئولية على الربان ، أو تعتبر مسئولية الربان مسئولية احتياطية يلجأ اليها الشاحن اذا استحال عليه الرجوع على المجهز (١) .

ولكن اذا كان هذا هو ما تقضى به القواعد العامة فان ظروف التعامل البحرى قد تقتضى عكس ذلك ، فتجعل الربان مسئولا عن البضاعة ازاء الشاحنين (٢) ومن ثم تصبح للربان من السلطات ما يتفق مع المسئولية التى ألقيت على عاتقه وذلك عملا بمبدأ التلازم بين السلطة والمسئولية .

ولهذا نجد أن الربان قد نشأت له سلطات استثنائية فى مواجهة الشاحنين لما تقدم، وقد اختلفت الآراء فى تحديد وتكييف علاقة الربان بالشاحنين ، فاتجهت بعض الآراء الى اعتبارها علاقة غير مباشرة أساسها فكرة الوكالة الضمنية (٣) أو التبعية بينما اتجهت آراء أخرى الى اعتبارها علاقة مباشرة من نوع

---

(١) الأستاذ الدكتور على حسن يونس طبعة ١٩٦٩ ص ٣٠٥ بند ٣٧٦ .

(٢) المرجع السابق — فى ذات المكان (op. cit-Loc. cit.) والاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى الموجز ١٩٦٩ بند ٢٦١ ص ٢٢٩ .

(٣) ليفيلان : تعليق فى دالوز ١٨٨٤ — ١ — ٤٤٩ — وانظر الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) بند ٣٦٩ ص ٣٠٠ والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى طبعة ( ١٩٦٨ ) بند ٢٢٢ ص ٢٦٢ . والأستاذة الدكتورة سميحة القليوبى المرجع السابق ص ٢٣٠ وهامشها بند ٢٦٢ .

خاص تقوم على أساس من فكرة التمثيل القـانونى (١) ولكنها تتمخض عن علاقة مباشرة ومسئولية مباشرة من جانب الربان ازاء الشاحنين ٠

ولكن من المسلم به على كل حال من فقه القـانون البحرى أن الربان يسأل عن البضاعة منذ أن تدخل فى عهدته (٢) أى منذ أن يتلقاها ليبدأ تنفيذ العقد المبرم بين المؤجر والمستأجر وذلك فى حالة عقـد المشـارطة بالرحلة ٠ ومعنى ذلـك أن مسئولية الربان تبدأ منذ ان يتسلم البضـاعة أو يتلقاها على الرصيف لرفعها الى السفينة ، أو على ظهر السفينة ان كان رفعها اليه مما يقع على عاتق المستأجر ولا ينفى هـذه المسئولية أن يعهد الربان الى مقاول مستقل عنه بتنفيذ عمل متعلق بالبضاعة كان المفروض أن يتحمله هو بمقتضى العقد (٣) ٠

والغالب أن البضاعة متى تم شحنها فان الربان يتلقاها فى سفينته ويعطى للمستأجر ايصالا عنها ـ وهو سند الشحن (٤)

---

(١) انظر الاستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٠٨ فقرة ٣١٣ ـ والأسـتاذ الدكتور مصـطفى كمال طه بنـد ١٦١ ـ وريبير جـزء ( ١ ) فقرة ٨١٦ ( ص ٧٧١ وما بعدها حتى ص ٧٧٤ ) ٠

(٢) الأستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء ص ١٢٥ ـ بند ٨٣ ـ والاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز ص ١٧١ بند ٢١٤ .

(٣) الأسـتاذ الدكتور على جمال الدين عوض ص ٤٦١ بنـد ٥٩٦ .

(٤) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السـابق ) ص ١٣ ( سند الشحن ) بند رقم ٩ ٠

الذى يفيد بأن البضاعة دخلت في عهدته وهذا أمر طبيعى فى المشارطة بالرحلة (١) •

وتشير النصوص الى أن الربان هو الذى يوقع سند الشحن وان كان الغالب أن الذى يوقع سند الشحن هو وكيل عن المجهز وليس هو بالضرورة الربان نفسه • ويرى الفقه أنه ليس هناك مانع من ذلك لأن النصوص تنظر الى الربان بوصفه تابعـــا للمجهز أو وكيلا عنه ، فيستوى توقيعه بتوقيع أى وكيل آخر عن المجهـــز (٢) •

أما فى مشارطة الايجار الزمنية فان الادارة التجـــارية تنتقل الى المستأجر كما هو معروف ـ وينتقل الربان نفســـه ومعه طاقم السفينة من سلطة المؤجر الى سلطة المستأجر وبذلك يصبح على الربان والطـاقم أن ينفذوا أوامر المســتأجر فيما يتعلق باستقلال السفينة وتنفيذ الرحلات فى الحدود المرسومة بالمشارطة (٣) •

---

(١) الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : القانون البحرى طبعة ١٩٧٠ ص ٤٦١ و ٤٦٢ فقرة ٥٩٦ و ٥٩٧ •

(٢) دانجون ـ ٢ ـ ٧٨٢ ـ والمرجع الســابق ـ هامش ص ٤٦٢ ـ وقد جرت العادة على عدم ذكر اسم الربان فى مشارطة الايجار (الاستاذ الدكتور على يونس ص ١٢ بند ٨ ) •

(٣) الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ـ المرجع السابق ـ فقرة ٦٠١ ) •

ويكون المستأجر مسئولا عن الأخطاء التقصيرية التى تقع من الربان أو الطاقم كما يكون مسئولا عن الالتزامات التماقدية التي يبرمها الربان من أجل السفينة والرسالة البحرية (١) .

وغنى عن البيان أن سلطة المستأجر على الربان «والطاقم» قد تكون كاملة ـ فيصبح الربان خاضعا للمستأجر وتابعا له أو أن تكون هذه السلطة غير كاملة اذ يحتفظ المؤجـــر « بواسطة الربان » بحيازة السفينة وادارتها من الناحية الفنية (٢) وهو ما يأخذ به التشريع الفرنسى وبذلك لا يكون للمستأجر سوى الادارة التجارية مع اختلاف فى المعايير المقترحة للتفرقة بيـن الادارة التجارية ، والادارة الملاحية أو الفنية وان كان الراجح هو اتباع معيار طبيعة العمل (٣) .

على أن اصدار سندات الشحن وتوقيعها يعتبر على كل حال من العمليات القانونية الداخلة فى نطاق الادارة التجارية لا فى نطاق الادارة الفنية ، وذلك لا يسأل عنه الربان وانمـا يسأل عنه المستأجر الذى يصبح بدوره مسئولا عن أعمـــال الربان والبحارة ازاء الغير ، وفى مواجهة المؤجر أيضاً (٤) .

---

(١) الأستاذ الدكتور على يونس أصول القانون البحرى ١٩٦٩ ( جزء ٢ الاستغلال البحرى ) ص ١٩٤ بند ١٩٧ .

(٢) يراجع الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( المرجع السابق ) ص ٤٠٤ ( حدود سلطة المستأجر على الربان والطاقم ) بند ٥٢٨ .

(٣) الأســتاذ الدكتور على جمال الدين عوض : المرجـع الســابق ص ٤٠٦ و٤٠٧ بند ٥٢٩ و٥٣٠ .

(٤) الأســتاذ الدكتور على جمال الدين عوض : المرجع الســابق ص ٤٢٥ فقرة (٥٥٥) ـ ويراجع بول شوفو فى شرح القانون البحرى (باريس ١٩٥٨ ) صحيفة ٤٢٧ ـ فقرة ٦٣٢ وما بعدها .

ويلاحظ في هذا الشأن أن المسئولية عن أفعال الربان قد تقع على عاتق المؤجر اذا كانت مؤسسة على سبب غير عقدى — أما اذا كان أساسها عقدا فان المسئولية عن أفعال الربان تقع على عاتق المستأجر الذى يقوم بدور الناقل ويتولى تنفيذ عمليات النقل بالفعل لأن الربان فى هذه الحالة يوقع على سند الشحن بوصفه تابعا للمستأجر الذى انتقلت اليه الادارة التجارية للسفينة بمقتضى مشارطة الايجار الزمنية (١) ٠

غير أنه قد يحدث أن يدون الربان فى سند الشحن بيانات تخالف الحقيقة وتؤدى الى اعتقاد حامل سند الشحن « المعتبر فى هذه الحالة من الغير » بأن السند صادر باسم المالك — فعندئذ يحق للغير أن يعتمد على هذا الظاهر وأن يقاضى المؤجر المالك باعتباره هو الناقل ، ثم يكون لهذا المؤجر أن يرجع بعد ذلك على المستأجر بما دفعه الى الغير ٠ وهذا هو ما أخذ به القضاء المصرى (٢) ٠

وترتيبا على ذلك ، فانه بالرغم من وجود مشارطة زمنية ، يظل المجهز مسئولا أمام المرسل اليه عن نقص البضاعة التى تلقاها الربان فى عهدته بمقتضى السند (٣) ٠

---

(١) الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : المرجع السابق ص ٤٣١ بند ٥٦٢ — وقد قضى بأن مستأجر السفينة كلها يحل محل المجهز ( استئناف مختلط ٣١ يناير ١٩١٧ — بلتان — ٢٦ ص ١٨٧ ) ٠

(٢) استئناف مختلط ٨ ابريل ١٩٠٤ — بلتان — ١٦ — ١٩٨ ( مشار اليه فى مؤلف الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض — المرجع السابق فقرة ٥٦٢ ص ٤٣١ وهامش ٣ ) ٠

(٣) المرجع السابق ص ٤٣٢ ( بالهامش ) ٠

وهذا هو نفس المبدأ المأخوذ بـه فى حالة ما تكون السفينة مؤجرة بالرحلة (١) .

ومهما يكن من أمر فان الربان يعتبر هـو المسئول ازاء الشاحنين عن شحن البضاعة وعن تنفيذ عقد النقل (٢) .

ولذلك فانه يسأل عن شحن البضاعة أى رفعها الى ظهـر السفينة وعن اصـدار سـند الشـحن ـ كما يسأل عن رص البضاعة وتستيفها ـ أى وضع كل جزء من الحمولة فى المكان المعد له من السفينة وهو أمر تطبق فيه الأصـول الفنية فى الملاحة وفقا لحالة كل سفينة ونوعية الحمولة .

وعملية التستيف من اختصاص الربان (٣) ، وهو المسئول عن كيفية تنفيذها سواء قام بها رجال الطاقم أو عمال مقاول الشحن والتفريغ وأيا كان الملزم بدفع نفقاتها (٤) .

وأساس مسئولية الربان أن كيفية توزيع البضـاعة على السفينة يؤثر على توازنها ـ وبالتالى على سلامتها ـ ومن ثم

---

(١) نقض فرنسى ٢٣ مارس سـنة ١٩٦٥ مجموعة احكام القضـاء البحرى الفرنسى سنة ١٩٦٥ ص ٤٧٦ .

(٢) الأسـتاذ الدكتور محمد كامل ملش : القانون البحرى ص ٣٢٩ بند ٣٦٦ .

(٣) الأسـتاذ الدكتور على يونس : الاسـتغلال البحرى ص ٤٧ بند ٤٥ وهامش ص ٤٧ والاحكام المشار اليها فيه .

(٤) استئناف مختلط ١٨ فبراير ١٩٠٣ ـ بلتان ـ ١٥ ـ ص ١٠٥ .

فان الربان يكون مسئولا عنها ، لأنه هو المسئول عن سلامة السفينة وتوازنها (١) .

ولذلك يسعى الربان عادة فى ميناء الوصول الى الحصول على شهادة بسلامة الرص قبل تفريغ البضاعة وتحرر هذه الشهادة بمعرفة اخصائيين فنيين : (arrimeurs Jurés) ولكن لا يكون لها حجية الا اذا حصلت المعاينة بحضور المرسل اليه أو وكيله أو بناء على اذن من المحكمة أو كان عقد النقل يتضمن شرطا يخول الربان حق الرجوع الى الخبراء (٢) .

ولا يجوز للربان تفريغ البضاعة فى الطريق من السفينة التى شحنت فيها الى سفينة أخرى — وهو ما يسمى باللغة الفرنسية (Transbordement) ويطلق عليه بالانجليزية اسم (Trans-shipment) وذلك لأن السفينة محل اعتبار من الطرفين فى العقد .

---

(١) دانجون — ٢ — ص ٨٢٧ ( مشار اليه فى مؤلف الدكتور على جمال الدين عوض — المرجع السابق ص ٤٧١ وهوامشها ) .

(٢) ليون كان ورينو — ج ٥ ص ٧٢٩ مشار اليه فى مؤلف الاستاذ الدكتور على حسن يونس — المرجع السابق — ص ٤٧ و ٤٨ بند ٤٥ . وقد أشار هذا الفقيه الجليل الى أن الربان يظل مسئولا عن عيوب الرص ولو حصل الاتفاق فى عقد نقل على ان يقوم الشاحن بالرص ، لان هذا الاتفاق لا يخلى الربان من مسئولية الأشراف على الرص ، اذ ان هذا يدخل فى وظيفته باعتباره « ناقلا » .

— أنظر نقض فرنسى ١٩ فبراير ١٩١٩ مشار اليه فى المرجع المذكور — ونقض ١٩١٠/١٢/٥ — سيرى ١٩١٠ — ١ — ١٣٢ — مع تعليق ليون كان ورينو .

غير أن التفريغ من سفينة الي أخرى يعتبر جائزا في فقه القانون البحرى على سبيل الاستثناء فى حالتين : ( احداهما ) أن تجيز المشارطة ذلك — ( والثانية ) أن تصبح السفينة أثناء الرحلة فى حالة لا تصلح معها للملاحة [1] •

وعلى كل حال فان الربان يكون مسئولا عن المحافظة على البضاعة أثناء عملية نقلها من سفينة الى سفينة وهذا الالتزام ناشىء عن التزام الربان العام بالمحافظة على البضاعة أثناء الرحلة ولكن يتحدد مدي هذا الالتزام بما يتفق مع ظروف الرحلة وطبيعة البضاعة أو نوعيتها وشروط العقد ومدى استعداد السفينة وصلاحيتها •

ويلاحظ كذلك أن الربان مكلف بأن يلتزم خط السير المقرر للرحلة ، ولا يجوز له الانحراف عنه deviation الا اذا وجد مبرر قوى مثل الظروف الجوية أو الملاحية • كرداءة الجو

---

(١) انظر المادة ( ٢/١١٥ ) بحرى وهى تنص على انه اذا لم يمكن قلفطة السفينة — يجب على القبودان استئجار سفينة أو اكثر بمصاريف من طرفه ، لنقل البضائع الى المحل المعين لها بدون ان يطلب زيادة الاجرة . واذا لم يمكن للقبودان ان يستاجر سفينة او اكثر فلا تستحق الاجرة الا بقدر السفر الذي حصل .

وانظر الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى (المرجع السابق ذكره) طبعة ١٩٦٨ صحيفة ٣٧٢ — فقرة ٣٤٣ — وانظر ايضا : محمد كامل ملش ( المرجع السابق ) ص ٣٢١ وما بعدها — فقرة ( ٣٦١ ) — والاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( المرجع السابق ) فقرة ( ٦١١ ) ص ٤٧٦ — وليون كان ورينو بند ٩٢٣ •

التى تجبر السفينة على تغيير طريقهـا والالتجاء الى أقـرب مينـاء (١) .

والقضاء الانجليزى لا يتشدد فى تقـدير الظروف التى تلجيء الربان الى الانحراف عن خط السير وذلك يعتبر هذا الانحراف مشروعا أو مبررا اذا كان الهدف منه تكملة حمولة السـفينة من ميناء آخـر (٢) .

وقد درجت المشارطات على النص فى بنـودها على تخويل الربان حقا موسعا فى الانحراف عن خـط السير كما أن من المقـرر أنه اذا كانت المشـارطة تجيز الانحراف فانه يعتبر مشروعا ــ وفى حدود ما تم الاتفاق عليه أو النص عليه فى المشـارطة (٣) .

ونخلص مما تقدم ــ الى أن الربان بوصفه ممثلا وتابعـا للمجهز ــ سواء كان هو مالك السفينة أو مستأجرها فى حالة المشارطة الزمنية يعتبر ملتزما بالمحافظة على البضاعة بتسليمها

---

(١) أنظر الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : المرجع السابق ــ صحيفة ٧٤٦ وهامش رقم ( ٣ ) بها . وانظر الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السـابق ) جزء ٢ ص ( ٥٠ ) وهامش رقم ( ١ ) بها ــ والاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ــ بند ٦١٦ ص ٤٨٠ ــ والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ٣٤٧ بند ٣٨٥ .

(٢) الأسـتاذ الدكتور على جمال الدين عوض ــ المرجع السـابق ــ صحيفة ٤٨٤ وهامش رقم ( ٣ ) بها .

(٣) الأسـتاذ الدكتور على جمال الدين عوض ــ المرجع السـابق ــ الفقرات ٦١٨ و ٦١٩ و ٦٢٠ ــ ص ٤٨١ و ٤٨٢ و ٤٨٣ .

ـ أى وضعها تحت تصرف المرسـل اليه ( صـاحب الحق فى استلامها ) فى ميناء الوصول (١) ، ويتم التسليم نظير تقديم سندات الشحن التى أصدرها الربان عن ذات البضـاعة ، مع ملاحظة أن سند الشحن قد يكون صادر باسم شخص معين ، فلا يجوز التسليم الا اليه أو الى من يحول اليه الحق طبقا لقواعد الحوالة المدنية ، أما اذا كان سند الشحن محتـويا على شرط الاذن أو الامر أى محررا لأمر المرسل اليه فانه يجوز تداوله بالتظهير ، ويكون الحق فى الاستلام ثابتا للمظهر اليه الاخير ، مع مراعـاة التفـرقة التقليدية المعروفة بين التظهير التـام والتظهير الناقص أو التوكيلى (٢) .

أما اذا كان سند الشحن محررا ( لحامله ) فان ملكيته تنتقل بالمناولة remiseويكون الحق فى استلام البضـاعة ثابتا لحامل السند (٣) .

---

(١) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجـع السـابق ) ١٩٦٨ ص ٣٧٦ ـ فقرة ( ٣٤٨ ) وما بعدها . والاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السـابق ١٩٦٩ جزء ٢ ) ص ٥٢ بند ٤٨ وما بعده .

(٢) يراجع نقض ٢٣ مايو سنة ١٩٦٣ مجموعة احكام محكمة النقض ( القسم المدنى ) السنة ( ١٤ ) ص ٧٣٦ وانظر الاستاذ الدكتور محمـود سمير الشرقاوى المرجع السابق ١٩٦٨ ص ٣٥٨ ـ وهامش رقم ( ١ ) بها ومراجعه التى اشار اليها . ـ وانظر الأسـتاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) ص ٥٣ بند ٤٩ .

(٣) الأسـتاذ الدكتور على البارودى : مبـادىء القـانون التجـارى والبحرى ١٩٧٧ ، ص ٣٦٠ ـ ( ويشير الى أن سند الشحن لحامله نادر عملا لتعرض صاحبه لمخاطر الضياع او السرقة ) .

ولا شك فى أن هذه المسئولية الثقيلة الملقاة على عاتق الربان – توجب تخويل الربان ( فى مقابلها ) سلطة واسعة أو سلطات استثنائية تجاه الشاحنين .

وقد أدى ذلك الى القول بأن الربان يعتبر ممثلا للشاحنين (١) كما أن ممثل للمجهز – على أساس أن صلته الوثيقة بالرسالة البحرية تجعله أمينا على البضاعة وممثلا لأصحابها وهو ما نعرض له فى هذا الباب الذى اقتضت هذه الدراسة تقسيمه الى فصول ثلاثة : –

نخص ( أولهما لبيان السلطات الاستثنائية المخولة للربان لمواجهة احتياجات الرسالة البحرية واصلاح السفينة . وينطوى هذا الفصل على ثلاثة مطالب نعرض فى احداها الى : سلطة الربان فى الاقتراض على البضائع المشحونة وفى الثانى الى سلطة الربان فى رهن تلك البضائع – أما المطلب الثالث فنعالج فيه سلطة الربان فى بيع البضائع المشحونة – كلها أو بعضها – وهذه أقصى صور السلطة الاستثنائية المخولة للربان فى مواجهة احتياجات الرسالة البحرية .

أما الفصل الثانى : فنعرض فيه لسلطة الربان الاستثنائية فى مواجهة الخطر المحدق – وهو يتضمن أربعة مطالب –

---

(١) انظر الأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق – جزء (١) ص ٣٠٠ فقرة ٣٦٩ – وبخاصة فقرة ٣٧٠ – والأستاذ احمد عبدالهادى ص ٣٠٨ بند ١٣ ٣– وانظر كذلك : ريبير جزء ( ١ ) ص ٧٧١ – بند ٨١٦ . ( وانظر عكس ذلك الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى حيث ترى أن الربان ليس ممثلا قانونيا للشاحنين ولا توجد علاقة قانونية أو تعاقدية بينهم بل هو ممثل للمالك : كتابها الموجز ١٩٦٩ بند ٢٦٢ ص ٢٣٠ – ٢٣١ ) .

( أولها ) نعرض فيه لسلطة الربان في تفريغ البضاعة قبل تقديم التفويض البحري وذلك في حالات الخطر المحدق • أما ( المطلب الثاني ) فنعرض فيه لسلطة الربان في التضحية ببعض البضائع المشحونة من أجل السلامة العامة للرسالة البحرية، وهو مايقتضى تطبيق قواعد الخسارات العمومية• أما ( المطلب الثالث ) فنعرض فيه لبيان سلطة الربان في حالة ترك السفينة عند وجود خطر محدق ، وأخيرا نعالج في (المطلب الرابع ) حالة ما اذا اصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر وتعذر اصلاحها واستئجار سفينة أخرى لنقل البضائع عليها ، فنعرض لسلطة الربان والتزاماته في هذه الحالة •

وفي الفصل الثالث من هذا الباب نعرض لبيان ما للربان من سلطات استثنائية تجاه الشاحنين ، ترجع في أصل نشأتها الى العرف أو الى الضرورة • وينطوى هذا الفصل على ثلاثة مطالب نعرض في ( المطلب الأول ) منها لسلطة الربان في أن يقاضي ويقاضى باسمه نيابة عن الشاحنين ، ونعالج في ( المطلب الثاني ) التزام الشاحنين بسداد المبالغ التي أنفقها الربان لحفظ وصيانة البضائع المشحونة ، أما ( المطلب الثالث ) فهو مخصص لبيان فكرة انصراف آثار التصرفات ( التي أبرمها الربان ) الى ذمة الشاحنين •

وفي كل هذه المطالب نحاول تأصيل الفكرة مستعرضين ما اقترح في هذا المجال من أسس قانونية : كفكرة الفضالة [1]

---

(١) يراجع في اسناد هذه السلطة الى فكرة الفضالة : ريبير بند ٥١٦ وبند ٨٠٦ — وصحيفة ٧٧٣ — وحكم محكمة روان ٢٣ يونيو سنة ١٩١٠ — المجلة الدولية — ص ٢٨٧ •

وفكرة الاثراء بلا سبب ، وفكرة التمثيل القانوني — مع بيان الخلاف الفقهي الذى قام حول هذه الاسس المقترحة — وما يتجه اليه التشريع من تغليب فكرة التمثيل القانوني واعتبار الربان ممثلا للشاحنين (١) .

(١) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى ١٩٦٩ الجزء الاول ( السفينة ) ص ٣٠٠ بند ٣٦٩ .

# الفصل الأول

## السلطات الاستثنائية للربان لمواجهة احتياجات الرسالة البحرية واصلاح السفينة

ان أولى مظاهر السلطات الاستثنائية المخولة للربان في مواجهة الشاحنين هي سلطته التي تهدف الى مواجهة احتياجات الرسالة البحرية واصلاح السفينة (١) ، فقد تحتاج الرحلة الى نفقات لم تكن في الحسبان أو تصاب السفينة بعطب يحتاج اصلاحه الى مصاريف باهظة لا يتمكن الربان من تدبيرها الا اذا منح حرية الحركة والتصرف كتخويله حق الاقتراض على البضائع المشحونة أو رهنها بل وبيعها عند اللزوم — في الحالات القصوى .

والواقع أن قيادة الربان للسفينة تجعل منه محورا لعلاقات عديدة ومتشابكة ، فهو ليس فقط وكيلا عن المجهز أو تابعا له — وانما يرتبط أيضا بالشاحنين الذين يسلمون اليه بضائعهم ويجعلون منه أمينا عليها ، بحيث يعتبر الربان أيضا ( وفي

---

(١) الاستاذ الدكتور علي حسن يونس : المرجع السابق — ص ٣٠٠ بند ٣٦٩ ( سابق الاشارة اليه ) — والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش — ص ١٦٤ بند ١٧٩ — والاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( الوجيز ) ص ١٧١ بند ٢١٤ .

نفس الوقت ) بمثابة وكيل عنهم أو ممثل لهم (١) أو بعبارة أخرى ان السفينة عند اقلاعها فى الرحلة البحرية تعتبر «عهدة» فى يد الربان الذى يسيطر على السفينة ـ وعلى محتوياتها أى على البضائع المشحونة فيها مما يجعل البضاعة مع السفينة ـ وحدة متكاملة ويكون الربان هو المسيطر على هذه الوحدة والممثل لها بصفة عامة فهو ممثل المجهز ( صاحب السفينة ) وممثل الشاحنين ( أصحاب البضائع ) وبذلك توجد علاقة بين الربان والشاحنين •

وقد اختلف فقهاء القانون البحرى فى تكييف علاقة الربان بالشاحنين ، كما اختلفوا من قبل فى تكييف علاقته بالمجهز •

فذهب البعض الى القول بأن علاقة الربان بالشاحنين هى عبارة عن وكالة ضمنية (٢) وذلك لأن الظروف قد تستدعى

---

(١) ريبير جزء ( ١ ) ص ٧٨١ بند ٨٢٧ ـ وانظر كذلك : الاستاذالدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) ص ٣٠٠ بند ٣٦٩ وما بعده . ( وقد سبقت الاشارة اليه أيضا ) .

وقارن : الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ص ٢٠٢ بند ٢٦٤ والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( طبعة ١٩٦٨ ) بند ٢٢٢ ص ٢٦٢ ـ ٢٦٣ ( حيث يذهبان الى راى مخالف مؤداه ان الربان لا يرتبط بالشاحنين بعلاقة مباشرة وانما بوصفه ممثلا للمجهز ) .

(٢) انظر : ريبير : جزء ( ١ ) ٧٧٢ ( فقرة ٨١٦ ) حيث يشير الى تعليق ليفلان فى دالوز ١٨٨٤ ـ ١ ـ ٣٩ ـ ويشبه الربان بالسنديك فى التفليسة حيث يمثل السنديك التاجر ( المفلس ) والدائنين رغم تعارض مصالح الطرفين . ويرى البعض ان عقد النقل يتضمن اتفاقا ثانويا Convention accessoire يقيم الربان نائبا عن طرفى عقد النقل . وقد علق ريبير على هذا الراي بانه خيالى (devinatoire)

أثناء الرحلة البحرية قيام الربان ببعض التصرفات التي تنصب على البضائع المشحونة مع أن الربان لا يرتبط مع الشاحنين بأى عقد من العقود ٠

فاتجه رأى فقهي له قيمته الى القول بوجود وكالة ضمنية مؤداها أن الشاحن حين يسلم البضاعة الى الربان يخوله الحق في اتخاذ ما يلزم من التصرفات لرعناية البضائع المشحونة وللمحافظة عليها تنفيذا لعقد النقل فهذه الوكالة الضمنية مصدرها عقد النقل ذاته ٠

وقد أخذ المشرع اللبناني بهذه النظرية فنص في المادة (١١١) من القانون البحرى اللبنانى على أن الربان يعتبر ممثلا للشاحنين ـ كما أن القانون البحرى البلجيكى فى المادة (٢٥٤) منه ( معدلة بقانون ١٢ أغسطس سنة ١٩١١ ) يجيز للربان أن يتصرف ( لحساب الشاحنين ) اذا كان هناك ضرر يهدد الحمولة (١) ٠

وقد وجه الى هذه النظرية نقد هام حيث قيل أنها مبنية على افتراض ينطوى على تحميل ارادة المتعاقدين أكثر مما تحتمل ٠ فليس ثمة شك فى أن الشاحنين حين سلموا البضاعة الى الربان لم يقصدوا تخويله وكالة ضمنية عنهم فهذا القصد لم تنصرف اليه ارادتهم فى الحقيقة ولذلك فان هذه الفكرة الافتراضية تعتبر مجرد رأى لا يمكن التسليم به ٠

---

(١) انظر فى هذا الموضوع : الاستاذ الدكتور على حسن يونس فى القانون البحرى سنة ١٩٦٩ ـ جزء أول ـ ص ٣٠٠ ـ فقرة ٣٦٩ والهوامش ( سابق الاشارة اليه ) . وانظر كذلك : الاستاذ أحمد عبد الهادى ص ٣٠٤ .

ولهذا ذهب رأى آخر (١) ، الى أن الربان ليس مرتبطا بأى عقد أو علاقة قانونية مباشرة بالشاحنين وانما هو ممثل للمجهز ونائب عنه ، فهو ينفذ عقد النقل نيابة عن المجهز ويقوم بما يتطلبه عقد النقل المذكور من المحافظة على البضائع (٢) ـ فاذا اضطر الى القيام بما يلزم من تصرفات لمصلحة الشاحنين أو الى انفاق مبالغ أخرى من أجل البضاعة ، فانه يكون فى هذه الحالة فضوليا يجب أن يؤدى اليه التعويض عن المصروفات الضرورية والنافعة طبقاً للقانون المدنى ( مادة « ١٩٥ » مدنى ) .

وهذا الرأى أيضا منتقد ، وقد قيل أنه لايصلح لأن من غير المقبول وضع الربان فى مركز سائر افراد الناس مع أن القانون يجعله وثيق الصلة بالرسالة البحرية ويعتبروه أمينا عليها فالمادة (١١٥) بحرى تنص على حالة ما اذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر وتعذر اصلاحها فانه يجب على القبودان فى هذه الحالة استئجار سفينة أخرى أو أكثر

---

(١) لوران Laurin وليفيلان Levillain فى حوليات القانون التجارى سنة ١٨٨٧ ـ دالوز ١٨٨١ ـ ١ ـ ١٤٤٩ ( تعليق ) ـ ودى كورسى ـ De courcy فى المجلة الانتقادية سنة ١٨٨٥ ـ ص ٣٠٤ وما بعدها فى مقاله الشهير : هل الربان ممثل للشاحنين ؟ وفى كتابه : مسائل فى القانون البحرى ـ جزء ( ٤ ) ص ١٨٣ .

(٢) من هذا الرأى : الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى ( الموجز ) ١٩٦٩ بند ٢٦٢ ص ٢٣١ واشارات الى الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض فقرة (٢٣٥) والجزء الثانى من كتابه فقرة (٢٨٣) ص ١٩٧ ـ ١٩٨ .

بمصاريف من طرفه لنقل البضائع الموجودة على ظهر السفينة المعطلة الى المحل المعين لها •

واذا لم يتمكن الربان من استئجار سفينة فأنه يجب عليه أن يخبر كلا من الشاحنين بالحالة التى هو عليها فيكون نقل البضاعة الخاصة بكل واحد من الشاحنين منوطا به ـ وهذا كله اذا لم توجد شروط أخرى بخلاف ذلك بين الفريقين (١) •

كذلك ينظم القانون البحرى القواعد الخاصة بالخسارات العمومية ( مادة (٢٣٥) من القانون البحرى المصرى ـ وما بعدها ) وهى تتضمن الحكم فى حالة تضحية جانب من البضائع المشحونة من أجل السلامة العمومية للسفينة ولكل عناصر الرسالة البحرية (٢) •

كما أنه اذا اضطر الربان الى ترك السفينة فى حالة الخطر المحدق فانه يلتزم بأن يخلص ما يمكنه أخذه معه من

---

(١) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ـ فقرة ٣٧٠ ص ٣٠١ والاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز ص ١٧٢ فقرة ٢١٥. ويلاحظ أن الربان يجب عليه ( الى جانب ابلاغ أصحاب البضائع بالحالة التى هو عليها ) ـ أن يتخذ فى اثناء ذلك جميع الطرق اللازمة لحفظ المشحونات .

(٢) تنص القاعدة الثانية من قواعد يورك وانفرس على أن الضرر الذى يلحق بالبضاعة بسبب تضحية تمت فى سبيل السلامة العامة يعد خسارة مشتركة . ( انظر الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى طبعة ١٩٦٨ ص ٥٨٧ بند ٥٨٦ ) وانظر كذلك بند ٥٨٨ فى ذات الصحيفة .

البضائع المشحونة التي يكون ثمنها أكثر من غيرها (١) والا كان هو المسئول من ذلك ( مادة ٥٦ ) بحرى .

ولهـذا يذهب الرأى الراجح الى القـول بفكرة التمثيل القانونى وأنه اذا كان للربان أن يتصرف فى البضاعة فانه فى هذا يعتبر ممثلا مباشرا لاصحاب المصلحة فى الرسالة البحرية ـ ومصدر هذا التمثيل هو القانون نفسه ـ وكلما تعلق الامر بالمحافظة على البضائع ونقلها فان الربان يعتبر (ممثلا قانونيا) للشاحنين ، ويتصرف أو ينفق نيابة عنهم ولحسابهم (٢) .

وهذا هو الرأى الذى أخذ به المشروع التمهيدى للقـانون البحرى حيث ينص (٣) على أن الربان يباشر السـلطات التى يخوله اياها القانون ازاء كل ذوى المصالح فى السـفينة وفى الحمولة (٤) .

---

(١) انظر الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٦٨ بند ١٨١ والاستاذ الدكتور على حسن يونس ١٩٦٩ جزء (٢٠) ص ٣٦٨ ـ بند ٣٩٣ ـ وانظر كذلك ص ٣٦٤ بند ٣٨٨ وبند ٣٩١ ص ٣٦٦ .

(٢) الاستاذ أحمد عبد الهادى ص ٣١٣ ـ الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه المطول ص ١٦١ ـ والوجيز ص ١٧٣ ـ ريبير جزء أول ص ٨١٤ ـ نقض فرنسى فى ١٨٩١/٥/٦ ـ دالوز ١٨٩١ ـ ١ ـ ٤٦٨ .

(٣) مادة ( ٧٧ ) فقرة ثالثة من المشروع .

(٤) وعبارة « كل ذوى المصالح .. فى الحمولة » .

تشير الى الشاحنين بطبيعة الحال ـ مما يدل على أن المشروع قـد أخذ بالرأى القائل بأن الربان يعتبر ممثلا لكل ذوى الشأن فى الرحلة البحرية بما فى ذلك الشاحنين ، وان هذا التمثيل سـنده القـانون فحسب ( انظر

ونتيجة لهذا الرأي فان الشاحنين يكونون مرتبطين بأعمال الربان ومسئولين عنهـا ، كما تنصرف اليهم آثار التصرفات التي يبرمها الربان (١) وكذلك يكون للربان أن يقاضي أو يقاضى باسمه بوصفه ممثلا للشاحنين (٢) .

وهذا الرأى أفضل من الرأى القائل بوجود علاقة غير مباشرة بين الربان والشاحنين أساسها تبعيته للمجهز ، فهذا الرأى يعتبر أن العلاقة تنشأ أساسا بين الشاحنين والمجهز ومصدرها عقد النقل ـ وان الربان حين يقوم بتنفيذ عقد النقل ويتصرف فى البضاعة أو ينفق مصاريف من أجلها فانه انما يفعل ذلك باعتباره تابعا للمجهز ، فعلاقته بالشاحنين غير مباشرة (٣) .

---

الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض طبعة ١٩٧٠ ص ٢٠٢ ـ ضمن البند رقم ٢٦٤ ) حيث يشير الى ان هذا هو ما تذهب اليه جمهرة الفقه الحديث المعاصر .

(١) نقض فرنسى ٢ ابريل ١٨٨٤ . مجموعة ( دور ) سنة ١٨٨٤ ـ ١ ـ ٤٤٩ وتعليق ليفيلان ـ ومنشور ايضا فى سيريه ١٨٨٥ ـ ١ ـ ٢٤ مع تعليق دى اوان .

(٢) مرسيليا ١٥ نوفمبر ١٨٨٠ ـ وكوفيه ـ أ ـ ٦٨ ـ وديجاردان ـ ١ ـ ٧٩٥ والأستاذ الدكتور على يونس ص ٣٠٢ هامش ( ٣ ) ـ انظر ريبير جزء ( ١ ) ص ٧٧١ بند ٨١٦ .

(٣) من هذا الرأى : الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ١٩٧٠ ص ٢٠٢ ـ ٢٠٣ ( نهاية البند ٢٦٤ ) حيث يرى ان مسئولية الربان فى المحافظة على البضائع ( بنص المادة ٣٦ بحرى ) هى مسئولية فى مواجهة المجهز لا فى مواجهة الشاحنين ـ وان علاقة الربان بالشاحنين ترجع الى اعتباره تابعا للمجهز .

وانظر كذلك الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ طبعة ١٩٦٨ ص ٢٦٣ نهاية البند ٢٢٢ .

ومهما يكن الرأى المأخوذ به فليس هناك شك فى أن الربان يقع عليه التزام بنقل البضاعة وبالمحافظة عليها وتسليمها تنفيذا لعقد النقل (١) • وهذا الالتزام من شأنه أن يولد للربان سلطة - إستثنائية لها مظاهرها على الحمولة لمواجهة احتياجات الرسالة البحرية واصلاح السفينة فضلا على أنه في حالة الخطر المحدق تكون له كذلك سلطات استثنائية - أوسع نطاقا مما تقدم - وكذلك الحال عندما يضطر الى ترك السفينة فان ذلك يولد له سلطات كما تنشأ عنه على عاتق الربان التزامات معينة (٢) •

وسنعرض لذلك كله فيما يلى فى المطالب الثلاثة الآتية :-

---

(١) يشير الشراح الى أن المجموعة البحرية تتضمن نصوصا تلزم الربان ببعض الاعمال رعاية لمصلحة الشاحنين اذا اضطرته الظروف الى ذلك (مثال ذلك المواد ٦٥ و١١٥ و٣٥ بحرى ) وانه يستفاد من هذه النصوص اعتبار الربان ممثلا للشاحنين ووكيلا عنهم • ويرى جانب من الفقه أن التفسير الصحيح لهذه النصوص هو ان الربان بوصفه تابعا للمجهز مسئول عن المحافظة على البضاعة ولا علاقة له بالشاحنين الا بهذه الصفة ( انظر الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( القانون البحرى ١٩٧٠ ص ٢٠١ و٢٠٢ والهوامش وقد أشار فى هذا المقام الى دوديير في الموجز رقم ٢٥٩ ) •

(٢) اذا غرقت السفينة وغرقت معها البضاعة ايضا فانه يجوز التخلى عن السفينة والبضاعة معا • اما اذا أمكن نقل البضاعة من السفينة الغارقة وشحنها على سفينة اخرى - فيرى الفقه عدم جواز التخلى عن البضاعة في هذه الحالة لانتفاء الحكمة من ذلك وهى هلاك الشيء - ( أو فقد حيازته على الاقل ) - بينما يميل القضاء الي اجازة التخلى عن البضاعة حتى فى هذه الحالة تطبيقا لما يقرره المشرع البحرى ( المادة ١١ بحرى مصرى ، من جواز ترك الاشياء المؤمنة اذا غرقت السفينة • ( يراجع الاستاذ الدكتور على حسن يونس ١٩٦٩ جـ ٢ ص ٣٦٤ بند ٣٨٨ ) •

ويثور نفس الخلاف في حالة شحط السفينة ( نفس المرجع ص ٣٦٦ بند ٣٩١ ) إما فى حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة فان التخلي عن البضاعة ليس جائزا ص ٣٦٨ بند ٣٩٣ •

## المطلب الأول

### سلطة الربان فى الاقتراض على الحمولة

قد يضطر الربان الى الاقتراض فى أثناء السفر ، ولما كان الربان يمثل مالك السفينة والشاحنين ، ويعتبر هو الامين على مجموع المصالح التى تتكون منها الرسالة البحرية ، وهو الذى يناط به تقدير احتياجات السلامة العمومية ، ومدى التضحيات التى تلزم من أجلها ــ فان سلطته فى الاقتراض ترجع الى أنــه سيد الموقف ، وله سلطة واسعة لتقدير مدى الخطر الذى يحيط بالسفينة والبضــاعة ويهدد الجميع وأنه يرى أن عــلاج هذا الخطر لا يكون الا بالاقتراض لضمان الحمولة (١) .

ولا يصل الأمر هنا الى حد رهن البضائع المشحونة كلها أو بعضها وانما يحتاج الربان لكى يتغلب على الصعوبات التى تعترضه (٢) الى الاقتراض معتمدا على مظــهر اليسار التى

---

(١) الأستاذ الدكتور على حسن يونس ١٩٦٩ جزء ( ١ ) ص ٢٨٩ بند ٣٥٨ ــ ريبير جزء ( ١ ) ص ٧٨٠ ــ نهاية البند ٨٢٥ ــ وهامش رقم ( ٢ ) بالصحيفة المذكورة ــ نقض فرنسى ٤ ديســمبر سنة ١٨٦٦ ــ دالوز ــ ١٨٦٧ ــ ١ ــ ١٢٨ .

(٢) تنص المادة ( ١٦٠ ) من التقنين البحرى فى فقرتها الثانية على ان تخصص المشحونات ( أيضا ) لوفاء أصــل وفوائد المبلغ المقرض قرضــا بحــريا عليهــا .

ــ وانظر أيضــا المادة ( ١٦٤ ) فى الاقتراض على البضــائع المشــحونة ( قرضا بحريا ) وفى بيان حالة الضرورة : ريبير ج ( ١ ) ص ٧٨٠ بند ٨٢٦ وهامش رقم ( ٣ ) بها حيث أشار العلامة ريبير الى حكم نقض ١٩ أغسطس ١٨٧٩ ــ دالوز ــ ١٨٨٠ ــ ١ ــ ٩٧ ــ وتعليق ( ليفلان ) عليه ــ وحكم محكمة روان فى ١٨٤٤/١/٤ سيرى ــ ١٨٤٤ ــ ٢ ــ ٤٦٤ .

يحيطه بها وجود البضائع على ظهر السفينة فيثق به أصحاب الاموال من المقرضين ويمنحونه الائتمان على هذا الاساس لمواجهة المصاريف غير العادية التي تستلزمها الرحلة البحرية . ففي هذه الحالة يشترك الشاحنون في آداء تلك القروض لأنها تعتبر من قبيل الخسارة العمومية (١) مادامت قد عقدت لمواجهة مصاريف فردية في ظروف غير عادية كما هو الشأن بالنسبة لتعويم السفينة اذا جنحت أو ترميمها اذا تلفت .

وفكرة الضمان هنا فكرة خاصة ومتميزة فهي أقرب الى فكرة الضمان العام بالنسبة للدين المدني ـ فان السفينة والحمولة كما ذكرنا تتألف منهما وحدة متكاملة ( وان لم يقل أحد بأن هذه الوحدة لها شخصية معنوية ) ـ ويعتبر الربان هو الممثل لهذه الوحدة أي أنه نائب عن الشاحنين ( أصحاب الحمولة ) كما هو نائب عن مالك السفينة أو المجهز (٢) ـ وبذلك تكون الشحنة أي البضائع المشحونة على ظهر السفينة ضمانا للالتزامات والقروض التي يعقدها الربان (٣) ـ بحيث

---

(١) يراجع الأستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ١٩٦٩ جزء ٢ ) ص ١٤٧ ـ بند ١٤٧ وانظر المادة ( ١٣٨ ) من التقنين البحري .

(٢) بول شوفو : شرح القانون البحري باريس ١٩٥٨ ص٢٤٣ بند ٣٥٣ .

(٣) انظر كذلك الأستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ١٩٦٩ جزء ٢ ) ص ٤٠ بند ٣٦ حيث : يقرر أنه يدخل في ملحقات الاجرة التي يتمتع الناقل من أجلها بالامتياز على البضائع المنقولة ) ـ المصاريف التي انفقها الناقل على البضائع المشحونة في السفينة . وانظر في أن المقرض لا يكون له حق الامتياز البحري : الأستاذ أحمد عبد الهادي ص ٣٤١ بند ٣٤٨ وهامش رقم ٢ بها .

يجوز للمقرضين أن يحجزوا على البضائع المشحونة ، كما يجوز لهم الحجز على السفينة ذاتها، لاقتضاء الديون التى أبرمها الربان أى لاستيفاء قيمة القرض (١) — فتكون البضائع المشحونة اذن « مسئولة » عن سداد قيمة القرض الذى عقده الربان فى تلك الظروف غير العادية التى سلفت الاشارة اليها — فاذا لم يقم الربان بوفاء قيمة تلك القروض جاز الحجز على السفينة وعلى الحمولة ( أى على البضائع المشحونة ) — ومن المتصور تطبيق نظام الترك فى هذه الحالة ، حتى لا يتعرض أصحاب البضائع المشحونة للمسئولية فى أموال أخرى مملوكة لهم (٢) — لضمان سداد دين القرض ، ومن ثم نستطيع أن نقرر أن من حق الربان أن يعقد قرضا بحريا بضمان الحمولة ٠

وهذا هو السر فى وجود العلاقة بين الربان والشاحنين واعتباره ممثلا للشحنة التى معه ( ولاصحابها بالتبعية ) — وتخويله حق الاقتراض لضمان الشحنة عندما تقتضى الظروف ذلك (٣) — وهذه صورة بارزة من صور السلطة الاستثنائية المخولة للربان — وهو ما يبين بوضوح الدور الايجابى للربان فى المجال البحرى ، وخاصة فى مجال الائتمان البحرى (٤) ٠

---

(١) المرجع السابق جـ ٢ ص ٣٨ بند ٣١ والمراجع التى أشار اليها .
(٢) أنظر : ريبير جزء ١ ص ٧٧٤ بند ٨١٧ حيث يشير الى استقرار القضاء الفرنسى على اجازة الترك ( ترك البضاعة ) بالنسبة للشاحنين — تحديدا لمسئوليتهم ( والأحكام المشار اليها فى ذلك المرجع ص ٧٧٤ هامش رقم ١ ) — ويذهب الأستاذ الدكتور على حسن يونس الى الراى العكسى ( المرجع السابق ١٩٦٩ جـ ١ ص ٣٠٣ بند ٣٧٣ ) .
(٣) أنظر : الاستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٣٨ بند ٣٤٦ ، ص ٢٣٩ بند ٣٤٧ . ( الاقتراض اثناء السفر — وشروط الاقتراض ) .
(٤) أنظر : بول شوفو : شرح القانون البحرى طبعة ١٩٥٨ ص ١٢١ وما بعدها حيث خصص بابا مستقلا للائتمان البحرى ودور الربان فيه .

## المطلب الثانى

## سلطة الربان فى رهن البضائع المشحونة

عرضنا في المطلب السابق لسلطة الربان في الاقتـراض على البضاعة المشحونة ، ونعالج فى المطلب الحالى مظهرا آخـر من مظاهر السلطة الاستثنائية المخولة للربان ٠

وفى هذه الصورة تكون سلطة الربان أوسع وأعمق ممـا سـبق عرضه فى المطلب الخاص بالاقتراض لأن الربان هنـا يتجاوز هذا المدى ويكون من حقه رهن البضاعة المشحونة ضمانا للديون التي يعقدها لصالح الرحلة البحرية (١) ٠

وفى مجال الائتمان البحـرى (٢) نجد أن حقوق أصحاب البضائع المشحونة تتقيد بالرهن الذى عقـده الربان ، فيلتزم أصحاب البضاعة بسداد قيمة القرض المضمون بالرهـن حتى يتمكنوا من تخليص بضاعتهم واستلامها وبيعهـا ، والتصرف فيها ، وفى هذا المقام يعتبر الربان ممثلا للشاحنين والتمثيل

---

(١) انظر : الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ١٩٦٩ الجزء الاول ص ٢٩٠ بنـد ٣٥٩ — الأسـتاذ الدكتور محمد كامل ملش : ص ١٦٤ ( فى نهايتها ) وما بعد ذلك — وانظر المـادة ( ٤٩ ) بحرى — التى تجيز للشاحنين منع رهن بضائعهم وبيعها وذلك باخراجها من السـفينة ودفع أجـرة نقلها .

(٢) انظر : بول شـوفو ( المرجـع السـابق ) ص ١١٩ ( فى الإئتمان البحرى ) وص ١٤٥ ( فى الرهن البحري ) .

هنا قانونى (١) ـ فتنصرف آثار الرهن الى الشاحنين ويلتزمون بما التزم به الربان ازاء الغير ـ تطبيقا لقواعد النيابة التى تقضى بأن الأصيل يلزم بالتصرفات التى يبرمها النائب أو الممثل القانونى ـ فيستفيد منها كما أنه يضار بها (٢) ـ ويتم الرهن هذه الحالة عن طريق سند الشحن الذى يقوم بدور هام فى هذه العملية اذ أن تظهير سند الشحن عندئذ يخول للدائن المرتهن حق استلام البضاعة « عند اللزوم » أو حق المطالبة بقيمتها كتعويض فى حالة هلاكها أو اذا تلفت (٣) .

ويرجع ذلك الى أن البضاعة المشحونة على السفينة يتعذر تسليمها ماديا قبل وصولها وذلك فان رهن البضاعة يتم فى مجال الائتمان البحرى عن طريق رهن السند على اعتبار أنه رمز للبضاعة أى أن البضاعة تتجسد فى السند فيكون رهنه بمثابة رهن للبضاعة ذاتها (٤) .

ويكون للدائن عندئذ حق تتبع البضاعة كما يكون له حق الامتياز البحرى المقرر بموجب معاهدة بروكسل الخاصة بالرهون والامتيازات البحرية المبرمة سنة ١٩٢٦ ـ والتى تقرر

---

(١) ريبير جزء ١ ص ٧٧١ بند ٨١٦ ( سابق الاشارة اليه ) .

(٢) الأستاذ الدكتور عبد الرازق السنهورى : الوسيط جزء سابع المجلد الأول ص ٥٧٦ بند ٣٠٠ والوسيط جزء أول ص ٢٠٢ بند ( ٩٢ ـ ٩٤ ) وما بعدها من الطبعة الثانية المنقحة .

(٣) انظر : ( على سبيل المثال ) الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز ( ١٩٧١ ) ص ٢٥٠ بند ٣٠٨ ( فى نهايته ) .

(٤) المرجع السابق ( نفس الموضع ) والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ١٩٦٨ ص ٣٥٦ بند ٣٢٥ فى نهايته .

الامتياز للديون الناشـــئة عن العقـــود التى يبرمها الربان والعمليات التى يباشرها خارج الميناء الأصلى للسفينة (١) فى حدود سلطاته القانونية بسبب الحاجة الفعلية لصيانة السفينة أو متابعة السفر وذلك بغض النظر عما اذا كان الربان مالكا للسفينة أو غير ذلك ـ فان الفقرة السابقة من المـادة الخامسة بحرى الملغـاة كانت تنص على امتيـــاز المبـالغ التى اقترضها القبودان للوازم السفينة فى مدة سفرها الاخير والمبالغ اللازمة لوفاء قيمة البضائع التى باعها القبودان للغرض المذكور ٠

وقد جرى التشريع الجديد على تقرير حق الامتياز المذكور مسايرا بذلك التشريع الملغى فى هذا المجال (٢) رغم أن التشريع الجديد قـد درج على سياسة الحد من الامتيـازات التى ترد الى أصل تعـاقدى ٠

وقد نصت على ذلك المادة الأولى من القـانون رقم (٣٥) لسنة ١٩٥١ الذى نقـل الحقوق الممتـازة كما هى واردة فى

---

(١) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ـ القانون البحرى ١٩٦٩ جـ ١ ص ١٨٢ ٠

(٢) انظر فى هذا الموضوع : بحثا قيما لأستاذنا الدكتور على حسن يونس فى مجلة الحقوق سنة ١٩٥٢ ـ ورسالة الأستاذ الدكتور على البارودى عن : فكرة الامتياز الواقع على السفينة فى القانون المقارن ، وعلى الصعيد الدولى: ( باللغة الفرنسية ) طبع مطابع جامعة الاسكندرية سنة ١٩٦٣ ٠

**La notion du Privilège sur le navire en droit comparé et sur le plan international.**

ويراجع كذلك : الأستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السـابق ص ١٨٢ و ١٨٣ بند ٢٤١ من الجزء الأول طبعة ١٩٦٩ ) ٠

معاهد بروكسل (١) ويشمل هذا الامتياز الحقوق الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان لصيانة السفينة أو لمتابعة السفر كما لو اقترض من أجل ذلك ، أو تعاقد على شراء وقود ، أو مؤونة على اجزاء ( قلفطة ) ضرورية للسفينة (٢) • ويجب أن يكون الربان قد باشر العقد بسبب الحاجة الفعلية لمتابعة السفر أو لصيانة السفينة ، وأن يكون ذلك خارج الميناء الأصلى (٣) Port d'attache وأن يكون فى حدود سلطاته القانونية ويرجع فى ذلك الى المادة «٤١» بحرى وتقابلها المادة ٩٠ من المشروع •

ويجب على الربان أ نيثبت حالة ألضرورة (٤) فى محضر

---

(١) أخذت معاهدة بروكسل بمذهب القانون الألمانى فى ترتيب الامتيازات على أساس اعتبار الرحلة البحرية وحدة قائمة بذاتها وترتب الامتيازات الخاصة بها حسب أوجه معينة وقد نقل المشرع المصرى هذا الترتيب ( المادة ١ من القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ ) وقبل ذلك لم يكن ترتيب الامتيازات البحرية يثير أية صعوبة ( م/٥ بحرى ) . ( انظر الأستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ١٩٦٩ جزء ١ ص ١٩٧ بند ٢٥٦ ) وما بعد ذلك .

(٢) الأستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) بند ٢٤١ ص ١٨٢ .

(٣) hors du port d'attache والحكمة من ذلك هى أن الميناء هو فى العادة مركز الحركة فلا يحتاج الى تعزيز ائتمان الربان لان المجهز يكون موجودا به عادة مما يخول للمتعاقد مع الربان أن يشترط لنفسه رهنا ( ضمانا خاصا ) : انظر الأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ١٨٣ بند ٢٤٢ والهامش وبول شوفو ص ١٣٥ بند ١٩١ .

(٤) يشير القانون الى « الحاجة الفعلية » للسفينة . وهذه العبارة منقولة عن معاهدة بروكسل . والمقصود بها قصر الامتياز على الحقوق الناشئة عن العقود المبرمة بسبب الأحداث غير المتوقعة التى أظهرتها الرحلة وفى حدود الاحتياجات الفعلية ( المرجع السابق ص ١٨٥ ) .

يوقع عليه هو وعمد ملاحي السفينة وأن يحصل على اذن من المحكمة أو من جهة الادارة أو من القنصل المصرى أو من حاكم البلد فى حالة عدم وجود القنصل ·

وقد خصص العلامة بول شوفر قسما كاملا (١) من كتابه فى القانون البحرى للائتمان البحرى «credit martime» أوضح فيه أن جميع الالتزامات التى يعقدها الربان (٢) تلزم المجهز وتقيد الشاحنين أيضا وأن هذا يعتبر من قبيل « المسئولية العينية » (٣) · أى أن المسئولية هنا تنصب على السفينة والحمولة ·

(١) من بند ١٦٥ الى بند ٢٤١ — ص ١١٩ وما بعدها من المؤلف المذكور طبعة ١٩٥٨ — ويراجع بصفة خاصة الفقرة ( ١٩١ ) .

(٢) depenses et engagements du capitaine ويجمعها الشراح الانجليز تحت اسم «disburses» أى ماينفقه الربان debours du capitaine. أنظر بول شوفو المرجع السابق ص ١٣٥ بند ١٩١ .

(٣) responsabilite réelle

## المطلب الثالث

## سلطة الربان فى بيع الشحنة

اذا لم يتيسر للربان أن يقترض أو يرهن البضاعة المشحونة ـ كلها أو بعضها ـ فانه يكون من حقه عندئذ أن يبيع تلك البضائع المشحونة على ظهر سفينته ، أو أن يبيع بعضها (١) لكى يتمكن من أن يشترى بثمنها مايحتاج اليه أو أن يسدد النفقات التى تفرضها عليه الضرورة (٢) .

وقد نصت المادة « ٤٩ » من التقنين البحرى على أن للربان ـ اذا لم يتيسر له استقراض المبلغ كله أو بعضه على جسم السفينة أو المشحونات أن يرهن أو يبيع بضائع بقدر المبلغ الذى دعت اليه الضرورة التى ثبتت .

---

(١) الأستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ٢٩٠ بند ٣٥٩ ـ والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٦١ ـ وأن كان يرى ( مع الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( أصول بند ٣٥٢ ) أن المادة ٤٩ بحرى قليل أن تحظى بالتطبيق فى الوقت الحاضر اذ جرى العمل على أن يسحب الربان كمبيالة على المجهز ويقوم بخصمها لدى احد المصارف ليحصل على النقود المطلوبة .

(٢) ويرى العلامة ( فال ) قياسا على ذلك أن الربان له الحق أيضا فى أن يبيع ملابس المسافرين ومجوهراتهم فى حالة الضرورة القصوى . انما لا يباح للربان نزع الالات الرئيسية من السفينة ولا ما هو ضرورى لها من أعيرة أو ذخائر ( فال بند ١٤٩ ) مشار اليه فى كتاب الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش سابق الذكر ص ١٦٤ هامش ٢ .

وفى هذه الحالة يتعين (١) احتساب أثمان البضائع المبيعة بالسعر الجارى للبضائع التى من جنسها ونوعها فى محل اخراجها من السفينة فى وقت وصولها اليه (٢) .

وقد نصت على ذلك أيضا المادة ٩٠ من مشروع تنقيح القانون البحرى ، وان كان هناك اختلاف فى الصياغة بين المدة «٩٠» من المشروع والمادة ٤٩ من التقنين البحرى الحالى .

وقد تولى الشراح المقارنة بين النصين (٣) وأوضحوا ما بينهما من الاختلاف فى جملة مواضع نبينها فيما يلى :

١ ـ اشارات المادة «٤٩» بحرى الى الحالات التى يجوز فيها للربان أن يباشر سلطة الاستقراض أو الرهن أو البيع حيث قالت « اذا دعت الضرورة أثناء السفر الى قلفطة أو شراء شراع أو حبال أو أدوات أو مؤونة أو غيرها من الأشياء التى اقتضتها الضرورة ... » .

أما المادة «٩٠» من المشروع فلم تحدد حالات معينة لمباشرة الربان لتلك السلطات الاستثنائية .

ويرى الشراح أنه ليس لهذه المغايرة بين النصين أهمية كبيرة لأن المسائل التى أوردتها المادة «٤٩» بحرى ليست مذكورة على سبيل الحصر بل على سبيل المثال بدليل

---

(١) على المجهز أو الربان .

(٢) المادة ( ٤٩ ) من التقنين البحرى .

(٣) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى ١٩٦٩ جـ ١ ص ٢٨٦ .

عبارتها حيث تقول « أو غيرها من الأشياء » مما يدل على أن ثمة أحوال أخرى مشابهة لم يرد معها ذكر فى النص ولكن الحكم ينطبق عليها والمناط فى هذه الحالة هو أن يكون تصرف الربان مما تقتضيه الضرورة (١) .

٢ ـ أن المادة «٤٩» بحرى تستلزم أن تكون الأحوال « أو البعد عن محل اقامة ملاك السفينة أو المحمولات » لا تمكن القبودان فى استئذانهم فى ذلك (٢) .

وهذا الشرط غير وارد فى المادة «٩٠» من المشروع وقد حبذ الشراح ذلك وقالوا أن المشرع قد أحسن صنعا حين حذف هذا القيد من نص المشروع (٣) حتى لا تهمل مقتضيات الضرورة فى الحالات التى يمكن فيها الاستئذان

---

(١) ومصداق لذلك ان القانون الفرنسى يشير الى « ما ينفقه الربان » او « ما يرتبط به الربان » بصفة عامة **depenses et engagements du Capitaine** دون تحديد لسبب النفقة او الارتباط أو المتعهد . وهو ما يطلق عليه فى انجلترا لفظ **disburses** بصفة عامة ( انظر ما سبق / هامش رقم ١ ص ١٦٧ من هذه الرسالة ) .

(٢) يشير الفقه الى عدم ملاءمة ما يذهب اليه القانون من عدم جواز وقوع التصرف فى محل اقامة ملاك السفينة أو وكلائهم ( بدون اذن مخصوص منهم ) ـ وانه كان من الاوفق لو أن المشرع اعتد بالميناء الاصلى للسفينة بدلا من محل اقامة الملاك أو وكلائهم ( الأستاذ الدكتور على حسن يونس جزء ( ١ ) ص ١٨٤ هامش رقم ( ١ ) . والواقع ان اشتراط حصول التصرف خارج الميناء الاصلى له حكمته . حيث يسهل فى الميناء الاصلى الكشف عن المركز المالى للسفينة وما عليها من رهون وحقوق عينية ( انظر بول شوفو المرجع السابق ص ١٣٥ ـ فقرة ١٩١ ) على ما سبق بيانه .

(٣) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٢٨٦ .

وهى كثيرة (١) ، لا سيما وأن البعد فى هذه الأيام لم يعد مانعا من الاتصال بالمجهز عن طريق التلغراف اللاسلكى ــ والربان أقدر من المجهز على تقدير الضرورة لأنه يلمسها وقد يكون تصرفه لازما ــ لالرعاية السفينة فحسب ، بل وللمحافظة على حقوق من تعلقت مصالحهم بها كالشاحنين أو الركاب .

٣ ــ نصت المادة «٤٩» بحرى على أنه يجوز للربان أن يستقرض قرضا بحريا على جسم السفينة « وتوابعها » (٢) وعلى المشحونات اذا اقتضى الحال ذلك ــ بينما أغفلت المادة «٩٠» من المشروع ذكر توابع السفينة ويبرر الشراح هذا الاغفال بأن السفينة تكون مع توابعها مجموعا واحدا (٣) .

٤ ــ نصت المادة «٤٩» بحرى على أن للربان أن يرهن أو يبيع بضائع بالقدر الذى دعت اليه الضرورة ــ وذلك اذا لم يتيسر له استقراض المبلغ كله أو بعضه على جسم السفينة ــ أو المشحونات .

أما المادة «٩٠» فقد اقتصرت على النص على حق الربان فى بيع البضائع ولم تذكر الرهن ولكن هذا الخلاف نظرى محض لأن من يملك البيع يملك الرهن « من باب أولى ».

---

(١) انظر ما سبق ص ١٧٠ هامش رقم ( ٣ ) من هذه الرسالة .

(٢) وقد بينت المادة ( ١٦٠ ) بحرى المقصود من توابع السفينة بانه « أدواتها ومهماتها وطقمها ومئونتها وأجرتها المكتسبة » . ولهذا قال الشراح انه لما كان الاقتراض البحرى يمكن أن يقع على جزء معين من السفينة فليس ثمة ما يمنع من الاقتراض على أجرة السفينة .

(٣) المرجع السابق : ص ٢٨٧ .

٥ ـ نصت المـــادة «٤٩» بحرى على أن بيع البضـــائع يكون بالمزايدة بينما المادة «٩٠» لم تتعرض لكيفية حصـــول البيع ، مما يخول للربان حرية واسعة فى البيع بالمزايدة أو الممارسة وهو ما يستحسنه فقه القانون البحـرى لأن اشتراط البيع بالمزايدة قد يفوت على الربان ماتستوجبه الضرورة من استعجال (١) ٠

وعلى كـل حـال فان الربان يكون مسئولا اذا ارتكب تقصيرا فى اجـراءات البيــع أو اذا أهمـل فى اتخـاذ الاحتياطات اللازمة (٢) ٠

وعلى كل حال ـ فاننا ـ بصرف النظر عن هذه المقـارنة بين مشروع القانون وبين نصوص التقنين السارى ـ نجـد أن لتطبيق هذا الحكم يجب توفر شروط موضوعية وشروط شـــكلية ٠

والشروط الموضوعية (٣) : تتلخص فيما يأتى :

أولا : أن تتوفر وتثبت حالة الضرورة ٠

---

(١) المرجـع الســـابق ص ٢٨٧ ٠

(٢) مع مراعاة أن الربان لا يســأل الا عن الأهمال الجسـيم أو الخطأ الفاحش أو المتعمد (انظر الاستاذ أحمد عبد الهادى : ص ٣٤٦ بند ٣٥٤ ) : وانظر كذلك : الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع الســابق ١٩٦٨ ص ٢٧٤ ـ ٢٧٥ بند ٢٣٤ ) ٠

(٣) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع السابق ص ٢٦٠ بند ٢٢٠ ) والأستاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٩٠ بند ٣٥٩ ومابعدها.

ثانيا : أن يكون البعد عن محل اقامة ملاك السفينة أو المحمولات ، أو أن تكون الأحوال بحيث لايتمكن الربان من استئذان الملاك فى ذلك .

ثالثا : ألا يعترض الملاك اذا كانوا حاضرين وذلك لأن القانون لا يقيد الشاحنين الا اذا قدروا أن لهم مصلحة حقيقية فى أن تستمر السفينة فى السفر أو فى تأدية وظائفها . فاذا رأوا خلاف ذلك كان لهم أن يمنعوا بيع البضائع أو رهنها باخراجها من السفينة مادة «٤٩» بحرى والمادة «٩٠» من المشروع .

والمادة «٤٩» بحرى تفرق بين طلب انزال كل البضائع أو بعضها فقط حيث تقرر فى نصها ما يأتى « ويجوز لمستأجر السفينة اذا كان واحدا أو للشاحنين اذا كانوا متحدين فى الرأى أن يمنعوا بيع بضائعهم أو رهنها ( وذلك ) باخراجها من السفينة ودفع الأجرة على قدر السفر الذى حصل .

وفى حالة عدم رضاء البعض من الشاحنين فعلى المعترض اخراج بضائعه من السفينة ، ولكنه يكون ملزماً بالأجرة الكاملة عن تلك البضائع (١) ولعل الحكم من هذه التفرقة أنه ليس للمجهز أن يتضرر من عدم تكملة الرحلة والحصول على أجرة

---

(١) الأستاذة الدكتورة سميحة القليوبى الموجز ١٩٦٩ ص ٢٢٨ بنهاية البند ٢٦٠. غير انه يلاحظ ان مجال تطبيق نص المادة ٤٩ بحرى قلما يعمل به حاليا حيث جرى العرف على ان يسحب الربان كمبيالة على المالك ليقوم بخصمها لدى مصرف ، للحصول على ما يلزمه من مبالغ « الأستاذة الدكتورة سميحة القليوبى المرجع سالف الذكر فى نفس المكان واشارت الى الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه الاصول فقرة ٢٥٢ » .

المسافة التى قطعتها السفينة فقط طالما أنه سيترتب على ابطال السفر عدم اضطرار السفينة لاتمام الرحلة ٠

ولكن المادة «٩٠» من المشروع تلزم الشاحنين بالأجرة كاملة سواء كان طلب انزال البضائع صادرا من بعض الشاحنين أو منهم جميعا ، وذلك لأنهم فى الحالتين قد أخلوا بالتزامهم فى العمل على نجاح الرحلة البحرية ومن ثم يكون لمن لحقه ضرر من عدم اتمام الرحلة ـ وهو المجهز ـ أن يعوض عن ذلك ـ وخير تعويض هو أن يأخذ الأجرة كاملة ٠

ويستحسن الشراح حكم المشروع (١) ٠

رابعا : أن يكون تصرف الربان بقدر الضرورة أو فى حدود ما تقتضيه الضرورة دون تجاوز أو زيادة ٠

هذه هى الشروط الموضوعية ٠

أما الشروط الشكلية (٢) فقد وردت في المادة «٤٩» بحرى لأن الربان ليس حرا فى ممارسة هذه السلطات الاستثنائية بل يجب عليه اتباع اجراءات معينة ٠

---

(١) الاستاذ الدكتور على حسن يونس صحيفة ٢٩١ من المرجع السابق ( الجزء الأول ) ولم نجد فى كتب الفقه البحرى الأخرى من تعرض لهذا الموضوع غير المرجع السابق المذكور ومع ذلك قارن الاستاذ أحمد عبد الهادى ص ٢٤١ ـ ٢٤٢ ـ بند ٢٤٨ وهوامشه ٠

(٢) يراجع فى ذلك : الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع السابق ص ٢٦٠ ـ ٢٦١ ـ والاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٢٩٢ بند ٣٦١ ـ والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ـ وعلى

وهذه الشروط الشكلية تتلخص فيما يأتي :

أولا : اثبات وجود الضرورة فى محضر موقع عليه من الربان وعمد ملاحى السفينة .

ثانيا : أن يحصل الربان على اذن من المحكمة التجارية فى الجهة فان لم يوجد فمن جهة الادارة .

وان كان الربان فى بلد أجنبى فانه يحصل على الاذن من القنصل « المصرى » وان لم يوجد فمن السلطة المحلية المختصة .

ثالثا : أن يكون بيع البضائع بالمزايدة .

فاذا توافرت هذه الشروط الموضوعية والشكلية كان تصرف الربان ملزما لأصحاب الشحنة (١) مع ملاحظة أنه اذا حصل بيع البضاعة « كلها أو بعضها » ، فان المبالغ التى تستحق لاصحابها تكون مضمونة بالامتياز (٢) المقرر فى الفقرة الاخيرة من المادة الأولى من القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ ،

---

الاخص صحيفة ١٦٥ . ويلاحظ ان بعض المراجع تجمع بين الشروط الموضوعية والشكلية — وبعضها يفرق بين الموضوعى والشكلى منها . وقد رجحنا التفرقة بين الشروط الموضوعية والشروط الشكلية اقتداء بأستاذنا الجليل الدكتور على حسن يونس .

(١) الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٦٥ — ١٦٦ . وقد اشار المؤلف الى انه اذا بيعت البضاعة بسعر مرتفع فالزيادة لاصحاب البضاعة .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق — جزء ( ١ ) ص ١٨٢ فقرة ٢٤١ وما بعدها . والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ١٢٤ بند ( ١١٠ ) .

ولكن دعوى المسئولية لتى تقام على الناقل بطلب هذه المبالغ تتقادم (١) بمضى المدة القصيرة « طبقا للمادة ٢٧١ من التقنين البحـــرى » •

أما اذا لم تتوافر حالة الضرورة أو لم تثبت على الوجه المبين فى القانون ـ فان الربان يكون قـد انحرف عن حـدود سلطته اذا باع البضائع أو قام برهنهـا دون ضرورة أو دون اذن ـ فيكون هو المسئول دون غيره عن آداء ثمن البضـــائع المبيعة أو المرهونة أو آداء المبلغ المقترض (٢) •

ويلاحظ فى هذا الشأن :

١ ـ أن المشرع قد وضع ترتيبا معينا للتصرفات التى يجريها الربان اذ يجب أن يبـــدأ أولا بالاقتراض على جسـم السفينة أو الأجرة ـ فاذا تبين عدم كفاية ذلك لمواجهـة الضرورة ـ جاز له أن يقترض على المشحونات ـ ولايكون له الحق فى رهن أو بيع البضـــاعة الا اذا لم يتيسر له استقراض المبلغ كله أو بعضه على الوجه المتقدم •

٢ ـ أنه لا يجـوز للربان أن يرهن أو أن يبيع من البضـاعة الا فى حـدود ما تقتضـيه الضرورة وبشرط أن تثبت الضرورة على الوجه المبين فى القانون وفى ذلك ضمانة كبرى للشاحنين تعصمهم من سوء تصرف الربان •

---

(١) الأستـاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السـابق جـزء ( ٢ ) ص ٩٤ بند ٩٢ ( تقادم دعوى المسئولية ) •

(٢) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : ص ٣٠٥ بند ٣٧٦ ـ الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٦٤ ـ ١٦٥ وما بعد ذلك •

٣ ـ أن العصر الحديث بما توافر فيه من وسائل الاتصال وسهولتها مهما بعدت الأمكنة ـ قد جعل استئذان ملاك السفينة أو المشحونات من الأمور الميسورة [1] عن طريق الاتصال اللاسلكى برقيا أو بطريق التلكس ـ وبذلك فان الحالات التى ينطبق فيها هذا الحكم ـ وهو جواز بيع أو رهن البضائع كلها أو بعضها ـ قد أصبحت قليلة ونادرة .

(١) راجع : الأستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٠٢ بند ٣٠٧ ( تقلص سلطة الربان ) ـ والأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ، منتصف صحيفة ١٦٥ ـ والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ صحيفة ٢٦١ وهامش رقم ( ١ ) بها ـ وقد أشار الى الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( اصول رقم ٢٥٢ ) .

# الفصل الثاني

## سلطة الربان لمواجهة الخطر المحدق

أما اذا تدرجنا من السلطات المخولة للربان فى حالة الضرورة ـ من استقراض ورهن وبيع للمشحونات ـ نجد أن هناك سلطات أوسع وأعلى درجة يخولها القانون للربان في حالة الخطر المحدق .

وقد يكون من المفيد فى سياق هذا الفصل ، ونحن نقدم للمطالب المقبلة ، أن نحدد المقصود بالخطر الجسيم[١] لأن هذا هو الشرط الأساسى الذى يبنى عليه السلطات الاستثنائية المخولة للربان في هذه الحالة .

وقد نص القانون البحرى ( المادة « ١٤/٢٣٨ » والمادة «٢٤٥» ) كما نصت القاعدة (أ) من قواعد يورك وأنفرس [٢]

---

(١) يعالج شراح القانون البحرى فكرة الخطر الجسيم فى باب الخسارات العمومية أنظر : الأستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق جزء ( ٢ ) ص ١٥٠ وما بعدها ـ بند ١٥١ وما بعده ـ والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) بند ٥٧٧ ـ صحيفة ٥٧٦ ( على سبيل المثال ) .

(٢) أنظر الأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ١٥١ ( ضمن البند ١٥٣ ) ـ والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ المرجع السابق ص ٥٧٥ ( ضمن البند ٥٧٦ ) وقد ورد مشروع القانون البحرى

على ضرورة وجود خطر تتعرض له السفينة والحمولة معا حتى يتسنى اعتبار التضحية الاختيارية التى يقوم بها الربان من قبيل الخسارات المشتركة • ولذلـــك فانه اذا جنحت السفينة مثلا فان مصــاريف تعويمها يتحملها المجهز وحــده اذا كان الجنوح لا يعرض السفينة لأى خطر (١) أما اذا جنحت السفينة فى مكان خطر أو فى ظروف عصيبة فان مصروفات تعويمهــا تعتبر خسارة مشتركة •

واذا قدر الربان الالتجاء الى أحد الموانى بسبب هيــاج البحر فان مصروفات الالتجاء تندرج فى عداد الخسارات المشتركة بينما لا تعد نفقات الالتجاء خسارة مشتركة اذا قرر الربان الالتجاء الى ميناء غير مقرر بقصد اراحة رجــال الطاقم من عناء العمل مثلا (٢) •

وينبغى هنا أن نشير كذلك الى أن الخطر الذى تتعرض له السفينة والحمولة لا يشترط أن يكون حقيقيا • بل يكفى أن

---

تعريفا للخسارة المشتركة ( مادة ١/٢٦٣ ) اشترط فيه أن تكون التضحية « لاتقاء خطر يهدد ( أو يعتقد الربان لأسباب معقولة أنه يهدد ) السفينة أو شحنتها » ويفهم من ذلك أن الخطــر شرط هام لتخويل الربان ســـلطة التضحية بالبضاعة .

(١) الأستاذ الدكتور مصطفى كمــال طه : الوجيز فى القــانون البحرى طبعة سنة ١٩٧١ ص ٤٢٦ بند ٥٣٢ .

(٢) المرجع السابق بند ٥٣٢ ـ وانظر الأستاذ الدكتور محمود ســمير الشرقاوى ص ٥٧٨ ( حيث تشــير الى ذات الموضوع وما قررته فى شــأنه قواعد يورك وانفرس ) .

يعتقد الربان بوجود خطر جدى ولو لم يقع هذا الخطر فعلا (١) . لأنه لو اشترط فى الخطــر أن يكون حقيقيا لتردد الربان فى اتخاذ الاجراءات المناسبة خشية الخطأ فى التقدير . ويستفاد ذلك من نص المادة (٢٤٥) بحرى التى تقــرر أنه اذا « رأى الربان أنه مضطر الى اجــراء أى أمر من الامور غير المعتادة بقصد النجاة العمومية .. الخ » وعبــارة المادة ــ وان كانت تنطوى على صياغة قديمة ــ تدل على ذلك حيث تقول « اذا رأى القبودان بسبب فورتونة أو تعقب عدو أنه مضطر الى رمى جزء من المشحونات فى البحر أو قطع الصــــوارى والحبــال .. الــخ » .

فالعبرة فى نظر المشرع هى بما يراه الربان أى بما يعتقده . ولهذا فان التقدير يخضع لعوامل شخصية (٢) .

---

(١) الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه (الوجيز) المرجع السابق ص٤٢٧ وقد استقرت أحكام القضــاء على ذلك . ومع ذلك فقد قضت المحــاكم الانجليزية قديما بان الحسارة لا تعد مشتركة اذا اعتقد الربان خطأ بأن حريقا شب فى أحد عنابر السفينة وترتب على استخدام وسائل الاطفاء أن تلفت البضاعة الموجودة بذلك العنبر ( محكمة كنجز بنش Kings Bench فى قضية واتسون (Watson versus firemen's Fund insurance-company) سـنة ١٩٢٢ ــ وهو حكم أورده تشورلى وجايلز ص ١٨٢ ونقــله عن ذلك المرجع الاســتاذ الدكتور محمود ســمير الشرقاوى ( المرجــع الســابق ) هامش ص ٥٧٦ .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ــ القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ ص ١٥٠ من الجزء الثانى ( بند ١٥٣ ) .

غير أنه يشترط أن يكون تقدير الربان للخطر معقولا (١) فاذا أخطأ الربان فى التقدير خطأ جسيما (٢) بحيث اعتقد خطأ بوجود خطر ليس له ظل من الحقيقة ، ولا وجــود له الا فى مخيلته ، فان ما يتخذه من الاجراءات لمواجهة هذا الخطر لا يعد خسارة مشتركة • ولهذا فان القاعدة ( أ ) من قواعــد يورك وانفرس تشترط أن يكون عمل الربان معقولا •

والاصل أن يكون الخطر الذى يتهدد الرسالة البحرية ناشئا عن قوة قاهرة ـ كالحريق ومخاطر البحر ـ وحوادث الحرب ـ وكل ما يعد من فعل الله Act of God أى من قبيل القضاء والقدر كالزلازل والصواعق ـ الى غير ذلك من حالات القوة القــاهرة (٣) •

فاذا كان الخطر الذى أحاط بالرسالة ناشئا عن خطأ من الربان (٤) ـ كما اذا كان لم يحمل معه مقدارا كافيا من الوقود ثم نفذ الوقود والسفينة فى عرض البحر ـ واضطر الربان ازاء ذلك الى استعمال جزء من الحمولة المشحونة فى السفينة كوقود

(١) الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز ص ٤٢٧ بند ٥٣٢ •

(٢) المرجع السابق مباشرة ( فى ذات الموضوع ) •

(٣) انظر فى تعريف القوة القاهرة : الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( الوجيز ) ـ المرجع السابق ـ ص ٣١٦ ما بعدها ـ بند ٣٩٤ وما بعده • وعلى الاخص كذلك الأستاذ الدكتور على حسن يونس ـ القــانون البحرى، طبعة ١٩٦٩ جزء ثان بند ٦٦ وما بعده ص ٦٩ وما بعدها •

(٤) انظر : الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع السابق ) ص ٥٧٩ •

وانظر : الأســتاذ الدكتــور مصطفى كمــال طه ( الوجيز ) ص ٤٢٧ بند ٥٣٣ •

( كما لو كان ثمة بترول مشحون فى السفينة مثلا ) ـ فان الفقه قد تردد فى اعتبار هذه التضحية لا تعد خسارة مشتركة الى أن نص المادة (٢٤٠) بحرى ـ تعتبر من الخسارات الخصوصية ، الاضرار التى تلحق البضائع والناشئة عن عدم غلق أبواب العنابر أو عدم ربط السفينة بالبر وجميع الاضرار الأخرى الناشئة عن خطأ الربان أو الملاحين ـ وكذلك المادة (٢٥٦) بحرى بشأن البضائع التى تشحن على ظهر السفينة on deck فان القاءها فى البحر لا يعتبر خسارة مشتركة (١) لأن الربان أخطأ بشحنها « على ظهر السفينة » رغم الحظر الوارد فى المادة (٤٤) بحرى فليس للشاحن رجوع فى هذه الحالة الا على الربان أو المجهز ، بدعوى المسئولية ولكن ليس له الرجوع بدعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة على الشاحنين الآخرين ، وقد استقر القضاء على ذلك (٢) .

---

(١) لا تعتبر التضحية بالبضائع خسارة مشتركة اذا شحنت البضاعة على السطح بالمخالفة للقواعد المقررة فى هذا الشأن ( من أنه لا يجوز شحن البضاعة على سطح السفينة الا فى حالة الملاحة الساحلية ( م ٤٥ بحرى ) او اذا وجد عرف ملزم ( كما فى حالة الأخشاب كبيرة الحجم ) او اذا وافق الشاحن على ذلك كتابة ( انظر الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٣٧٠ بند ٢٣٩ وص ٥٧٨ بند ٥٧٨ ـ واشار الى تشورلى وجايلز والى أن المادة ( ٢٦٨ ) من مشروع القانون البحرى تقضى مع ذلك انه اذا القيت فى البحر البضاعة المشحونة على السطح فيجوز اعتبار ذلك خسارة مشتركة اذا اثبت صاحب البضاعة انه لم يوافق على طريقة شحنها ـ وهو نص مخالف للقواعد المعمول بها فى التقنين الحالى وفى قواعد يورك وانفرس .

(٢) فقد حكم بأنه اذا كان هناك خطأ من الربان فلا تعتبر الخسارة مشتركة ولم يعترف القضاء بوجود خسارة مشتركة فى هذه الحالة ( استئناف مختلط ٢٩ ابريل ١٩١٤ ـ بلتان ـ ٢٦ ـ ص ٣٥٦ ) وحكم

غير أن بعض القوانين الاجنبية كالقانون الانجليزى (١) تعترف بالخسارة العمومية ( المشتركة ) ولو كان هناك خطأ من ذوى الشأن • وهو ما أخذت به قواعد يورك وأنفرس (٢)•

ويلاحظ أن خطأ الربان يعتبر شبيها بالقوة القاهرة أو يعتبر كأنه خطأ صادر من الغير (٣) ـ اذا كان المجهز معفياً من المسئولية عن خطأ الربان بمقتضى شرط الاهمال (٤) •

clause de negligence

---

بانه لا توجد خسارة مشتركة اذا كان هناك خطأ من احد أفراد الطاقم أو من المرشد او من المجهز أو من احد التابعين البريين أو كان هناك عيب فى السفينة .

« انظر الاحكام المشار اليها فى الوجيز للاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ص ٤٢٨ » .

(١) أنظر الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( الوجيز ) صحيفة ٤٢٨ فى النصف الثانى من الصحيفة ـ وهو يشير الى قوانين أجنبية اخرى تأخذ بنفس الرأى مثل القانون الألمانى والسكنديناقى ( وكذلك القانون اللبنانى ) .

(٢) القاعدة      من قواعد بورك وانفرس حيث تنص على وجوب المساهمة فى التضحية ولو كان الحادث الذى أدى الى التضحية حاصلا بخطأ من احد ذوى الشأن فى الرسالة البحرية . وذلك مع عدم الاخلال بحق الرجوع على مرتكبى الخطأ . ( المرجع السابق وجيز الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ص ٤٢٨ ) .

(٣) المرجع السابق ( الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ـ الوجيز ) بند ٥٣٤ ( وانظر : نقض فرنسى ١٢ يونيو ١٨٩٤ ـ دالوز ( ١٨٩٥ـ١ـ٤١ وكذلك نقض ١٩ يناير ١٩٢٦ ـ ملحق دور ـ ٤ ـ ١٤٧ ) .

(٤) وانظر الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) ص ٥٨٠ حيث يذكر أن القضاء الأمريكى أقر الشرط الذى يرد فى سند الشحن ويقرر حق المجهز فى الزام الشاحنين بالاشتراك فى الخسارات المشتركة

والسلطات الاستثنائية المخولة للربان فى حالة الخطـــر المحدق تتمثل في أن له الحق فى تفريغ الشــحنة قبل تقــديم التقرير البحــرى (١) ـ بل وقد يصل الأمر الى حد تخـويل الربان سلطة فى التضحية ببعض البضائع المشــحونة من أجل السلامة العامة للرسالة البحرية (٢) ٠

بل قد يحدث أحيــانا أن يخــول للربان ( فى حــالة ترك الســفينة عند وجود خطــر محدق ) الحق فى أن يترك بعض البضــائع المشــــحونة بعد أن يستنقذ منها ما خف حمله وغلا ثمنه (٣) ، ولا جناح عليه في ذلك ولا مسئولية ازاء من ترك بضاعتهم لتغرق أو لتهلك مع السفينة بعد استخلاص الصفوة من البضائع ، وأخيرا فقد يتمخض التزام الربان ( فى حالة ما اذا

---

اذا نشأ الضرر عن خطأملاحى من الربان ويسمى هذا الشرط بشرط جاسون Jason clause. وانظر حكم محكمة نيويورك فى ١٩٣١/١٠/٢٧ ـــدور ـ ٢٥ـ٤٧ مشار اليه فى وجيز الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه بهامش صحيفة ٤٢٩ ٠

(١) تراجع المادتان ٥٧ و٧١ من التقنين البحري ـ ومفادهما انه لا يجوز للربان أن يخرج من السفينة اية بضاعة قبل ان يقدم التقرير البحرى الذى يتعين عليه تقديمه فى ظرف ٢٤ ساعة بعد وصوله الى الميناء المقصود . واذا كان هذا هو الاصل فانه يجوز ذلك للربان ( على سبيل الاستثناء ) فى حالة الخطر المحدق ( انظر الاستاذ الدكتور على حسن ) المرجع السابق جزء (٢) ص ٥٥ بند ٥٢ ( فى التفريغ ) : والجزء الاول ص ٢٨١ وهامش رقم (٢) بها.

(٢) انظر ما سبق : فى الخسارات المشتركة ( وعلى سبيل المثال الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٥٧٥ وما بعدها ) .

(٣) انظر المادة ( ٥٦ ) بحرى .

أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء الرحلة وتعذر اصلاحها وتعذر كذلك ايجاد سفينة أخرى لنقل البضائع عليها) فلا يكون الربان فى هذه الحالة ملتزما الا باخطار الشاحنين بالحالة التى هو عليها مع اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ البضائع المشحونة بقدر الامكان (١) ـ وهذا هو كل ما يتمخض عنه الالتزام الملقى على عاتق الربان ٠

وسوف نعالج كل ذلك فى المطالب الاربعة الآتية :

## المطلب الاول

### سلطة الربان فى التفريغ قبل تقديم التقرير

قدمنا أن للربان سلطة فى تفريغ البضاعة قبل تقديم التقرير البحرى وذلك فى حالات الخطر المحدق وهو ما تنص عليه المادة (٦٣) بحرى ـ التى تنص على ما يأتى « لا يجوز للقبودان فى غير حالة الخطر المحدق أن يخرج من السفينة بضاعة ما ـ قبل أن يقدم تقريرا بذلك (٢) ٠

---

(١) انظر ما سبق فى هذا الشأن ـ وتراجع المادة : ( ١١٥ ) بحرى .

(٢) انظر : الأستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) الجزء الأول صحيفة ( ٢٨١ هامش ٢ ) حيث يقرر أن هذا الحكم يتفق مع ما ورد فى المادة ( ٨٩ ) من المشروع التمهيدى وان الاقتراح الأول ( فى لجنة وضع المشروع المذكور ) كان يهدف الى الزام الربان بعدم التفريغ الا بعد تقديم التقرير وتمام تحقيقه ، ولكن رؤى أن ذلك يؤدى الى تعطيل تفريغ السفينة =

ذلك بأن القانون يوجب على الربان اتخاذ بعض الاجراءات اللازمة للمحافظة على سلامة الارواح وعلى السفينة وعلى البضائع المحمولة على السفينة ·

ويرجع فى ذلك بطبيعة الحال الى التشريع المصرى بالنسبة للسفن المصرية والربابنة المصريين · وأهم التزامات الربان هو الكشف على السفينة ، والاستعانة بالمرشد ، والزيارة الصحية، وتقديم التقرير البحرى ·

ويعتبر القانون الذى يوجب على الربان تقديم التقرير البحرى من القوانين الشخصية (١) ، التى لا يقتصر تطبيقها على دولة معينة ولكنه يرى على ربان السفينة المصرية حتى فى موانى الدول الاجنبية (٢) ·

ويتعين على الربان عدم تفريغ البضاعة الا بعد تقديم التقرير · « والا تقام عليه دعوى جنائية » م (٦٣) بحرى (٣) ·

---

من البضائع ويعرقل حركة التداول ، فعدل عن هذا الرأى اكتفاء بما هو مقرر من عدم جواز التفريغ — كقاعدة عامة — الا بعد تقديم التقرير من جانب الربان — غير انه اذا كان ثمة خطر محدق تتعرض له السفينة او الشحنة فمن المقرر انه يجوز تفريغ البضاعة حتى قبل ان يقدم الربان تقريره متى كان ذلك لازما . ( المرجع المشار اليه ) .

(١) وذلك فى نظر المشرع المصرى ( انظر الأستاذ الدكتور على حسن يونس جزء ١ ص ٣١٣ طبعة ١٩٦٩ فى القانون البحرى ) .

(٢) أى انه يخضع لقانون علم السفينة .

(٣) أى أن هناك جزاء جنائيا على تفريغ البضاعة قبل تقديم التقرير فى غير حالات الضرورة . ولكن المادة ( ٦٣ ) . بحرى لم تشر الى النص الذى يقرر تجريم هذه الواقعة والذى يقدم الربان بموجبه للمحاكمة الجنائية .

=

والتفريغ لا يعدو أن يكون عملية مادية يقصد بها إخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء • وهو بذلك يختلف عن التسليم الذى يعتبر عملا قانونيا يترتب عليه انقضاء عقد النقل (١) •

والاصل ـ كما قدمنا ـ أن التفريغ لا يتم الا بعد تقديم التقرير البحرى ، ولكن فى حالات الخطر المحدق يجوز للربان تفريغ البضاعة قبل تقديم التقرير وقد خول المشرع للربان هذا الحق حرصا على المصلحة العامة ولمواجهة الخطر المحدق •

ولذلك فان الضرر أو التلف الذى يصيب البضاعة نتيجة هذا التفريغ المبتسر ( أى الحاصل قبل الاوان ) يعتبر من قبيل الخسارات العمومية ، فيجوز لصاحب البضاعة التى تم تفريغها على هذا النحو أن يرجع على باقى الشاحنين بدعوى المساهمة فى الخسارة المشتركة (٢) ( الا اذا كانت البضاعة قد شحنت

---

=

الا أنه يلاحظ أن المقصود من هذا الحكم هو حث الربان على سرعة تقديم التقرير حتى لا تتاح له فرصة الغش فيه ( كما لو رد تلف البضاعة الى القوة القاهرة فى حين أن ذلك يرجع الى خطئه الشخصى ) . وقد يكون هذا هو أساس المساءلة الجنائية وفقا للقانون رقم ١٧٦ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن .

(١) انظر : الأستاذ الدكتور على حسن يونس جزء ( ٢ ) ص ٥٢ بند ٤٨ ثم ص ـ ٥٥ بند ٥٢ ( مع المقارنة بين البندين ) .

(٢) انظر : الخسارات البحرية المشتركة للاستاذ الدكتور ثروت عبد الرحيم طبعة ١٩٧٨ ص ١٤٥ بند ١٥١ ـ ووجيز الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه بند ٥٢٧ ص ٤٢٣ ـ ٤٢٤ ـ وانظر المرجع سالف الذكر ص ٢٥٢ بند ٣١١ وما بعده ( عن ميعاد الشحن والتفريغ ) .

على ظهر السفينة (١) أو تبين أن تقدير الربان لم يكن معقولا ) (٢) .

وغنى عن البيان أن التفريغ من العمليات التى يلتزم بها الناقل ( المجهز ) ويوجد فى الموانى دائما مقاولون يقومون بشحن البضائع وتفريغها من السفن مستعينين في ذلك بعمال متخصصين هم عمال الموانى (٣) وبأدوات خاصة هى الصنادل والمواعين والروافع والبراطيم وما الى ذلك .

ويرتبط مقاول التفريغ مع المجهز بعقد مقاولة (٤) enterprise يتعهد بموجبه بأن يقوم بتفريغ البضاعة

---

(١) يراجع كتاب : الخسارات البحرية المشتركة للاستاذ الدكتور ثروت عبد الرحيم ( طبعة ١٩٧٨ ) ص ١٢٥ بند ١٣٩ .

(٢) استئناف مختلط ٢٩ ابريل ١٩١٤ — بلتان — ٢٦ — ٣٥٩ ( مشار اليه فى وجيز الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه هامش (١) ص ٤٢٨ .

(٣) عمال الشحن والتفريغ ويطلق عليهم اسم dockers وهم عمال متخصصون يستخدمون آلات ضخمة ويحترفون هذه العمليات ويقوم على راسهم شخص يسمى acconier ( انظر الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ١٩٧٠ ص ٢٣٢ بند ٣١٠ ) .

(٤) طرحت عدة نظريات فى تكييف المركز القانونى لمقاول التفريغ — فقيل أنه يعتبر ناقلا وقيل انه يرتبط بعقد حراسة او عقد وديعة بمقابل كما قيل أنه يعد وكيلا . وقد رفضت محكمة النقض المصرية هذا الوصف لان عمله الأساسى هو القيام بأعمال مادية ( نقض ١٩٦٧/١/٥ — مجموعة أحكام النقض — ١٨ — ص ٧٨ ) والصحيح انه مقاول بالمعنى القانونى . ( انظر الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض فى القانون البحرى بند ٣١٣ ص ٢٣٣ — ٢٣٤ — وانظر ايضا مقالا له فى مجلة القانون والاقتصاد سنة ١٩٥٥ صحيفة ٤٤٧ — عن : القضاء البحرى الحديث فى مسائل الشحن والتفريغ .

من السفينة لقاء أجر يتعهد به الربان نيابة عن المجهز ( المادة ٦٤٦ مدنى ) ٠

ويلاحظ أنه اذا تم التفريغ قبل تقديم التقرير البحرى فان مقاول التفريغ لا يعتبر ناقلا بحريا ولذلك لا تطبق عليه قواعد النقل ولا يجوز له أن يتمسك بالدفع بعدم القبول أو أن يستفيد من التقادم المقرر فى ذلك المجال ٠

وانما يعتبر فى هذه الحالة تابعا للناقل البحرى ـ الذى يظل مسئولا عن البضاعة ٠ وتنتفى بذلك الرابطة بين مقاول التفريغ والمرسل اليه ، فلا تكون للمرسل اليه دعوى مباشرة قبله فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها بفعل المقاول أو عماله ـ الا اذا ارتكب المقاول خطأ شخصيا (١) ٠

على أن العادة جرت على النص فى سندات الشحن على عدم مسئولية المجهز أو الربان عن أفعال مقاول الشحن فيما عدا الافعال العمدية ، والتى تشكل خطأ جسيما أو تكون منطوية على غش أو اهمال جسيم يرقى الى مرتبة العمد (٢) ٠

---

(١) الأستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق جزء ( ٢ ) ص ٧٧ بند ٧٨ وهامش رقم (١) بها واشارته الى مقال الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض عن التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى ـ المحاماه ـ ٣٥ ـ ص ١٤١٣ وتعليقه على حكم نقض ١٩٦٠/٢/١١ ـ بمجلة القانون والاقتصاد السنة ٣١ عدد مارس ١٩٦١ ( العدد الثالث ص ٤٧ ) ٠

(٢) انظر الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ـ جزء ثان ص ٨٣ ٠

وفى هــذه الحالة يسرى شرط الاعفاء من المسئولية أو شرط تخفيف المسئولية أو تحديدها ـ طبقا للقواعد العــامة ومعاهدة بروكسل (١) •

ويلاحظ أن مقاول الشحن والتفريغ يســتعين فى عمله بعمال الموانى dockers وهم لا يعتبرون من رجال الطاقم لأنهم لا يعملون تحت اشراف الربان فلا تسرى عليهم احكام عقد العمل البحرى ، وانما تنطبق عليهم احكام عقد العمل البرى (٢)

---

(١) الأستاذ الدكتور على حسن يونس نفس المرجع ص ٨٤ بند ٨٦ ـ وانظر أيضا رسالة الدكتور عبد الرحمن سليم : شروط الاعفاء من المسئولية طبقا لمعاهدة سندات الشحن ( ١٩٥٦ ) صحيفة ١٢٠ وما بعدها . وانظر مقالا للاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض عن التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى طبقا لاتفاقية سندات الشحن ( مجلة المحاماة ـ السنة الخامسة والثلاثون صفحة ١٤١٣ ) .

(٢) يراجع كتاب : القانون البحرى ( السفينة ) للاستاذ الدكتور على حسن يونس ( طبعة ١٩٦١ ) صحيفة ٥٤٣ ( مقاول الشحن والتفريغ ) بند ٦٣٩ وما بعده والمراجع الغزيرة المشار اليها فيــه ـ وبخاصة ص ٥٤٤ وهوامشها .

## المطلب الثانى

## تضحية بعض البضائع المشحونة من اجل السلامة العامة للرسالة البحرية

ان من سلطات الربان الاستثنائية أيضا ـ فضلا عما تقدم ـ أن يعمد الى تضحية بعض البضائع المشحونة من أجل السلامة العامة للرسـالة البحـرية ـ وهو ما يعرف باسم « الرمى فى البحـــر » (١) .

ونظام الرمى فى البحر نظام فذ ينفرد به القانون البحرى بحكم طبيعته ولا نجد له نظيرا فى القوانين الوضعية الأخرى ، كقانون التجارة البرى أو القانون المدنى . ولهذا النظام تاريخ عريق وقديم يرجع الى عهد القانون اليونانى (٢) ـ فقد أقام الفينيقيون مسـتعمرة لهم فى جزيرة رودس ( كانت من بين مستعمراتهم فى البحـر الابيض المتوسـط عندما كانت لهم السيطرة عليه ) وقد خلفوا لنـا ـ منذ ذلك الحين ـ نظـام

---

(١) تراجع المواد ٢/٢٣٨ و٢٤٧ بحرى ـ وانظر الأستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ١٩٦٩ ) ص ١٥٣ بند ١٥٨ وما بعده .

(٢) هذا النظام من الاثار الأولى ، التى ترجع الى الفينيقيين . وهـو أصل نظرية الخسارات البحرية المشتركة . واول من ابرز هذه الفكرة هـو قانون رودس الخاص بالرمى فى البحر Lex Rhodia de Jacta وهو القانون الذى كان سائدا فى جزيرة رودس أيام الفينيقيين ( انظر وجيز الأسـتاذ الدكتور مصطفى كمال طه بند ١٤ ص ١٥ وبند ٥١٦ ص ٤١٧ ) .

الرمى فى البحـر الذى ينظمـه قانون رودس وهو أول قانون أبرز فكرة الخسارات المشتركة (١) •

وقد أخذ الرومان ذلك القانون عن الفينيقيين وأسـموه قانون رودس الخاص بالرمى فى البحر Lex Rhodia de Jacta ويتلخص هذا النظام فى أن الربان اذا قام برمى بضـاعة فى البحر لتخفيف حمولة السفينة وانقاذها من الخطر فان لصاحب البضاعة الحق فى الرجـوع على الربان وعلى باقى الشاحنين بطلب تعويضه عن بضـاعته التى القيت فى البحر لمصلحتهم جميعا ، فهى اذن من قبيل دعاوى الاثراء بلا سبب لأن صاحب البضـاعة التى القيت فى البحـر يرجع على باقى الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه من هذه التضحية (٢) • وهذا النظام هو أصل نظرية الخسائر البحرية المشتركة •

ودعوى الرجوع فى هذه الحالة مزدوجة لأن صاحب البضاعة المضحاه يسـتطيع أن يرجع على الربان بطلب التعويض عما أصابه من ضرر كما يسـتطيع الرجـوع على باقى الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه نتيجة لهذه التضحية • فله اذن دعوى

---

(١) يقول اللورد ستويل فى تبرير سلطة الربان فى القاء البضائع فى البحر بأن الربان يستمد هذا الحق من النظام العام وليس من مجـرد الظرف الاستثنائى الذى يستوجب اتخاذ قرار سريع لانقاذ الشحنة ( أنظر رسالة الخسارات البحرية المشتركة للدكتور ثروت عبد الرحيم طبعة ١٩٧٨ ــ بند ١٣٣ ــ ص ١٣٠ وهامشها رقم (١) وقد اشار الى لاوندر ورودلف رقم ٤١٠.

(٢) أول قضية بشأن التضحية بالبضائع عن طريق رميها فى البحـر عرضت على القضاء الانجليزى عام ١٢٨٥ بعد صدور قواعد أوليرون بحوالى عشرين عاما ( الدكتور ثروت عبد الرحيم ــ المرجع السابق ــ نفس المرجع).

قبل الربان ، كما أن له دعوى أخرى على الشاحنين ، وهذا هو الاصل التاريخي للنظرية الخسارات المشتركة على ما سبق القول .

وقد طبق قانون رودس في الحوض الشرقي للبحر الابيض المتوسط ، أيام الامبراطورية البيزنطية ثم انتقل الى الحوض الغربي خلال القرون الوسطى وأصبح من العادات المعمول بها في الحوض الغربي للبحر المتوسط الى أن دون في « قنصلية البحر Consulat de La mer في القرن الرابع عشر . وقد أوردت قنصلية البحر أحكاما منفصلة عن الرمي في البحر وأوجبت على الربان قبل القيام بهذا الاجراء أن يأخذ رأى الشاحنين الذين كانت تجرى عادتهم في ذلك الحين على السفر مع بضائعهم فاذا وافقوا قام الربان بالقاء البضاعة في البحر (١) .

ثم جاءت « قواعد أوليرون » فأوجبت أيضا أخذ موافقة الشاحنين قبل الرمي تخفيفا للحمولة واتقاء للخطر وللتوصل الى متابعة الرحلة غير أن موافقة الشاحنين تستوجب وجودهم على ظهر السفينة ــ فاذا كانوا غائبين كان للربان أن يتصرف بعد أخذ رأى الملاحين اذا وافقوه على أن التضحية لا مناص أو لامفر منها .

ثم جاء القانون التجارى البحرى الفرنسي الصادر في سنة ١٦٨١ فأخذ بنظرية الخسارات المشتركة ثم أخذ بذلك

(١) راجع في تاريخ نظام الرمي في البحر : الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز ــ ص ٤١٨ بند ٥١٧ و ٥١٨ .

التقنين البحرى الفرنسى الصـــادر سنة ١٨٠٧ ثم أخذ المشرع المصرى بنفس النظام فى التقنين البحرى المصرى سنة ١٨٨٣ وقد عالج الخسارات البحرية « الخاصة والمشتركة » فى الفصل الثـــانى عشر منه فى المـــواد من ٢٣٥ الى ٢٦٦ وأطلق على الخسارات المشتركة اسم الخسارات العمومية (١) .

وجدير بالذكر أن قواعد يورك وأنفرس التى وضعت سنة ١٨٩٠ فى مؤتمر ليفربول قد حسمت الخلاف الذى كان قائما بين التشريعات البحرية لمختلف الدول فى هذا الشأن ـ ويضيق المقام فى هذا البحث عن التعرض بالتفصيل لتلك القواعد ، وانما نشير الى أن تلـــك القواعد قـــد استكملت فى مؤتمـــر استكهولم سنة ١٩٢٤ ثم عدلت جزئيا فى أمستردام سنة ١٩٥٠ وقد لاقت هذه القواعد نجاحا كبيرا رغم أنه ليس لها طـــابع الالزام وأنها لا تســـتمد قوتها الا من اتفـــاق الدول عليها ـ ولذلك كثرت الاحالة فى سندات الشحن ومشارطات الايجـــار على قواعد يورك وأنفرس فى تسوية الخسارات المشتركة (٢) .

ويعنينا فى هذا المطلب أن نورد نص المادة ٢٣٨/٢ فيما قررته تلك المادة من أنه تعتبر خسارة عمومية « الأشياء الملقاة

---

(١) انظر الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق سنة ١٩٦٩م جزء (٢) ص ١٤٣ بند ١٤٣ ـ ويلاحظ ان القواعد الواردة فى المجموعةالبحرية ليست ملزمة ولكنها من قبيل القواعد المفسرة لارادة المتعاقدين وقد نصت على ذلك المادة ( ٢٣٧ ) بحرى ( انظر المرجع السابق ـ ص ١٤٤ ) .

(٢) (general average) انظر فى تطور هذه القواعد : كتاب الخسارات البحرية المشتركة للاستاذ الدكتور ثروت عبد الرحيم ( طبعة ١٩٧٨ ص ٢١ وما بعدها ـ وقد اشار الى ان هذه القواعد قد عدلت فى سنة ١٩٧٤ ( فى مؤتمر هامبورج ) فى المؤتمر الثلاثين لاتحاد القانون البحرى .

فى البحر لاجل السلامة العمومية أو النفع للسفينة ومشحوناتها معـــا » (١) ٠

كذلك تعد خسارة عمومية الأضرار التى تصيب البضاعة المشحونة ابتغاء تسهيل الرمى فى البحر أو لتخفيف البضائع أو تخليصها « مادة ٦/٢٣٨ بحرى » (٢) ٠

وليس الربان مطلق الحرية فى تقرير الرمى فى البحر ، بل ان المادة «٢٤٦» بحرى تبين النظـام الذى يجب عليـــه أن يتبعه والاجراءات الواجبة فى هذا السبيل (٣) ٠

وقد استلزمت تلك المـادة أن يبدأ الربان برمى الأشياء الأقل لزوما أو أكثر ثقلا وأقل ثمنا ـ وذلك على قدر الامكان ـ ثم يرمى البضائع التى فى العنبر الأول على حسب اختياره ـ وذلك كله من بعد استشارة عمد ملاحى السفينة ثم يجب عـلى

---

( ١ ، ٢ ) اقتصرنا فى هذا الشان على نقل نصوص المواد وتركنا التفصيلات لمـا سيأتى بعد ( أنظر الاستاذ الدكتور على حسن يونس : الاضرار المادية التى تصيب البضاعة المشحونة : بالمرجع السابق طبعة ١٩٦٩ جزء (٢) بند ١٥٧ وما بعده ص ١٥٣ وما بعدها .

(٣) يراجع فى هذا الأستاذ الدكتور على حسن يونس ـ القانون البحرى ١٩٦٩ جـ ٢ ص ١٥٣ ـ وانظر ايضا : الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ( الوجيز ) ص ٤٢٥ بند ٥٣١ وهو يرى ان نص القانون فى هذا الشان قـد عدل بما جرت عليه العادة من استقلال الربان باصدار القرار وان استشارة الشاحنين وعمد الملاحين قد اصبحت اجراء غير متبع عملا فى الوقت الحاضر كما ان قواعد يورك وانفرس لا تشترط اى اجراء لاعتبار الخسارة مشتركة ( وهو ما يتفق مع حالة الخطر الداهم ) .

الربان أن يحرر محضرا بالقرار الذى يصدر بشأن الرمى متى أمكنه ذلـــك •

وقد نصت المادة «٢٤٧» بحرى على البيانات التى يجب أن يشتمل عليها المحضر وهى :

أولا : بيان الأسباب التى أوجبت الرمى •

ثانيا : بيان الأشياء التى ألقيت فى البحـــر أو حصل لها ضرر « بسبب الرمى » •

ثالثا : أمضاء الربان ومن استشارهم من البحارة ــ واذا امتنعوا عن التوقيع فيجب اثبات ذلك وبيان سبب امتناعهم عن التوقيع •

ويسجل المحضر سالف الذكر فى دفتر يومية السفينة ــ كما تحرر قائمة بالأشياء التى هلكت أو حصل لهـــا ضرر فى محل تفريغ السفينة بمعرفة أهـــل خبرة بنــــاء على طلب الربان ــ ويكون تعيين أهل الخبرة بمعرفة رئيس المحكمة الابتدائية ان وجد ، والا فبمعرفة جهة الادارة المحلية اذا كان ذلك فى أحـــد الموانى المصرية أما اذا كان التفريغ فى أحد الموانى الأجنبية فان الذى يعين الخبراء هو القنصل المصرى ان وجد والا فـن تعيين الخبراء يتم بمعرفة الحاكم المحلى ( تراجع المادة ٢٤٩ بحرى ) •

ويجب على الربان عند رسو الســـفينة فى أول ميناء أن يحلف يمينا أمام أحد الحكام المبينين فى المادة « ٢٤٨» بحـــرى وذلك لتأييد صحة ما هو محرر فى المحضر المسجل بدفتر يومية السفينة • ويجب على الربان القيام بهذا الاجراء فى ظــــرف «٢٤» ساعة عند وصوله الى الميناء ( أول ميناء ) •

ويلاحظ أن كل الشروط والاجراءات المنصوص عليها فى القانون ليست مقترنة بأى جزاء ولذلك فهى من الناحية القانونية عديمة الجدوى وان كانت من الناحية العملية واجبة الاتباع . ويرجع عدم تقييد الربان بتلك الاجراءات فى بعض الأحيان الى أن الرمى فى البحر اجراء يتخذه الربان فى حالة الخطر الذى يهدد الرسالة البحرية ويقصد من ذلك الاجراء اتقاء ذلك الخطر أو دفعه . ولهذا فان الربان لايتقيد فى دفع الخطر بالقواعد والاجراءات المرسومة [1] أو بأى روتين لأنه يخضع فى الواقع للظروف المحيطة به عندما يجد نفسه مضطرا الى التصرف على هذا النحو [2] .

فالأساس القانونى الذى ترد اليه سلطة الربان فى هذا المجال، أو يبرر ما يفعله الربان فى هذه الظروف ـ هذا الأساس أو هذا المبرر انما يرد الى « حالة الضرورة » ومن المسلم به فى فقه المسئولية « مدنيا وجنائيا » أن حالة الضرورة تعنى من المسئولية [3] .

---

(١) انظر الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) ص ٥٨٥ بند ٥٨٤ ـ وهامش رقم (١) بالصحيفة المذكورة ـ حيث اشار الى الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه أصول رقم ٦٤٠ .

(٢) يراجع الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ١٥٤ من الجزء الثانى .

(٣) بالنسبة للمسئولية المدنية : نصت المادة ( ١٦٨ ) مدنى على ان من سبب ضررا للغير ليتفادى ضررا اكبر لا يكون ملزما الا بالتعويض الذى يراه القاضى مناسبا ( انظر فى حالة الضرورة : الوسيط للاستاذ الدكتور عبد الرازق السنهورى جزء أول ص ٧٩٢ فقرة ٥٣٤ ) وبالنسبة للمسئولية الجنائية : تنص المادة (٦١) عقوبات على انه لا عقاب على من ارتكب جريمة الجأته الى ارتكابها ضرورة وقاية نفسه أو غيره من خطر جسيم لم يكن =

وانما يرجع الشاحن الذى هلكت بضاعته على الربان أو على باقى الشاحنين على أساس أنهم استفادوا من تضحية بضائعه فهى فكرة جبر الضرر على أساس نظرية الاثراء بلا سبب (١) وقد نظمها القانون البحرى فى باب الخسارات العمومية ( أى المشتركة ) .

ويرى الشراح أن هذه الحالة التى كانت شائعة فى الماضى لم يعد لها محل فى العصر الحاضر لأن السفن فى العهد السابق « القديم » كانت تسير بالشراع فكان الأمر يحتاج أحيانا الى تخفيف الحمولة لمساعدة السفينة على السير أو لتسهيل وسائل هربها من العدو ، أما فى الوقت الحاضر فإن الرمى فى البحر لم يعد مطبقا الا بالنسبة للملاحة الساحلية (٢) اما لأن هذا النوع من الملاحة لاتزال للسفن الشراعية فيه دور ملحوظ ـ

---

= لارادته دخل فى حلوله ولا فى قدرته ـ منعه بطريقة أخرى . ( يراجع فى حالة الضرورة : شرح قانون العقوبات القسم العام للاستاذ الدكتور محمود نجيب حسنى طبعة ١٩٧٧ ص ٥٨٤ فقرة ٦١١ وما بعدها ) .

(١) انظر : الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش : شرح القانون البحرى طبعة ١٩٥١ ص ٣٨٣ فقرة ( ٤٣٦ ) وانظر فى الشريعة الاسلامية : كشاف القناع جزء (٤) ص ١٣٢ والأستاذ الدكتور محمد صالح : شرح القانون التجارى جزء (١) وطبعة ( ١٩٤٩ ) ص ٣١ ـ ٣٢ مشار اليه فى كتاب الأستاذ الدكتور ثروت عبد الرحيم : الخسارات البحرية المشتركة ( ١٩٧٨ ) ص ٣٣٦ .

(٢) الأستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ١٥٣ بند ١٥٨، والاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه الوجيز ص ٤١٩ . وانظر أيضا : الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) ص ٥٨٥ فقرة ٥٨٤ حيث يقول : « ويكاد يقتصر وجود هذه الصورة الآن على السفن الصغيرة التى تقوم بالملاحة الساحلية » .

واما لأن الملاحة الساحلية لاتطبق عليها بعض أحكــام القانون البحرى (١) • ويلاحظ فى هــذا الشأن أن الملاحة الســاحلية وان كانت لها أخطارها الا أنها أخطار ضئيلة مما يضيق نطاق تطبيق هذه الأحكام (٢) •

وأخيرا يلاحظ الشراح أن الرمى فى البحر وان كان معتبرا من الخسارات العمومية بصفة عامة ـ الا أن هناك حالات لايعتبر فيها الرمى فى البحر خسارة عمومية • وهذه الحــالات تتمثل فيمـــا يأتى :

أولا : اذا ألقيت فى البحر بضاعة موضوعة على ســـطح السفينة فلا يجوز لمالكها طلب توزيع خسارتها ـ وانما يجوز له فقط أن يطالب الربان بها ( المادة ٢٥٦ ) بحرى وذلك لأن الشحن على سطح السفينة on deck خطأ من الربان (٣) •

---

(١) المرجع السابق الأستاذ الدكتور على حسن يونس ص ١٥٥ •

(٢) وقد نصت المادة ٢٦٣ من مشروع تنقيح القانون البحرى فى فقرتها ( ٢/أ ) على مثل ما نصت عليه المادة ( ٢/٢٣٨ ) بحرى فى شــأن الرمى فى البحر ( القاء البضائع ) •

(٣) انظر الأستاذ الدكتور ثروت عبد الرحيم ( الخســارات البحرية المشتركة ص ١٣١ حيث عالج مشكلة البضائع التى تشحن على سطح السفينة وتلقى فى البحر فى سبيل السلامة العامة وهى ما تسمى (Jettison of deck load) ـ وقد استقر العرف البحرى على ان وجود البضــائع على سطح السفينة يشكل عقبة فى وجه الملاحة المأمونة ومن ثم لا يعتبر القاؤها تضحية عامة خصوصا وأن القوانين البحرية تحرم كقاعدة عامة شحن البضائع على سطح السفينة •

ولكن اذا وافق الشاحن كتابة على حصول الشحن على سطح السفينة ، فلا يكون له حق طلب التعويض حتى من الربان ( مادة ٤٤ بحري ) (١) .

ومع ذلك فان هذا الحكم لايسرى على السفن الصغيرة التى تسير بمحاذاة الشاطىء (٢) « مادة ٤٥ بحرى » ولذلك يجوز لمالك البضاعة التى تمت التضحية بها أن يطالب بتوزيع الخسارة فى هذه الحالة .

ثانيا : اذا القيت فى البحر أشياء لم يحرر بها سند شحن ولم تذكر فى قائمة المشحونات فلا تدفع قيمتها الا اذا اعترف بها الربان « المادة ٣٥٥ بحرى » .

والسبب فى ذلك هو افتراض أن هذه البضاعة شحنت خلسة ، أو بطريقة غير مشروعة (٣) فالخطأ هنا أصلا واقع من أربابها

---

(١) تنص المادة ( ٤٤ ) بحرى على ما يأتى : « يكون القبودان مسئولا أيضا عما يحصل من الاتلافات للبضائع التى حملها على سطح السفينة بدون رضاء بالكتابة من صاحبها » . وانظر فى ( الشحن على السطح : الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( القانون البحرى ) ١٩٧٠ ص ٦٦٨ فقرة ٨٣٦و٨٣٧ ص ٦٧٠ ـ وانظر : رسالة جورجيادس فى الشحن على السطح (le chargement en pontée) ( رسالة من باريس سنة ١٩٢٥ واستئناف بوردو ٩ نوفمبر ١٩٥٩ بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٢١٦ ( مشار اليه فى المرجع السابق الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ص ٦٦٩ ـ ٦٧٠ (بالهامش) وانظر : مطول روديير فى النقل البحرى جـ ٢ فقرة ٥٢٤ ) ..

(٢) أنظر : الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض (١٩٧٠ ) ص ٧٦٢ بند ٨٣٨ .

(٣) وهو ما يسمى البضائع الخفية cargaison clandestine ( انظر ريبير جزء ٣ رقم ٢٢٤٠ ) وانظر وجيز الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ص ٤٣٢ نهاية البند ٥٣٨ .

فاذا اقتضت الظروف رميها فى البحـــر فلا يحق لهم المطالبة بشيء عنها (١) • وهذا الحكم تنطبق عليه القاعدة المقررة قانونا من أن دعوى ملوث اليدين لا تسمع (٢) •

ويحسن أن نشير أخيرا فى ختام هذا المطلب الى ما تنص عليه المادة «٢٦٤» من القانون البحرى ـ من أنه « اذا أعدمت البضائع التى وضعت فى صنادل (٣) لتخفيف السفينة فى حال دخولها فى ميناء أو نهـــر ـ فتوزع قيمة تلــك البضائع على السفينة وعلى جميع مشحوناتها (٤) •

ويستوى فى ذلك أن تهلك البضاعة أثنـــاء وجودها فى الصنادل أو أثناء شحنها فيها أو تفريغها منها كمـــا يستوى أن يكون شحن البضاعة فى الصنادل راجعا الى أحد الأسباب المبينة فى المادة (٣٦٤) أو لأى سبب آخر ( كتعويم السفينة اذا شحطت

---

(١) تضمنت المادة (١٢) من أمر البحرية الصادر فى فرنسا سنة ١٦٨١ حكما بمقتضاه ان البضاعة التى شحنت خلسة لا يعوض صاحبها عما يلحق بها من خسارة ولكنه يلتزم مع ذلك بالمساهمة من الخسارة المشتركة التى تلحق أصحاب المصالح المشاركة فى الرحلة . وقد انتقل هذا الحكم الى القانون البحرى الفرنسى ( م ٤٢٠ ) ثم الى القانون البحرى المصرى ( المادة/٢٥٥ ) ـ وأنظر الاستاذ الدكتور ثروت عبد الرحيم : الخسارات البحرية المشتركة ١٩٧٨ ص ٢٧٥ بند ( ٣٠٥ ) •

(٢) Nemo anditur qui sue propriam turpitudinem allegans..

(٣) allegès ( راجع الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ٣٨٥ ) •

(٤) انظر : الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( ١٩٦٩ ) جزء ٢ ص ١٥٥ بند ١٥٩ ـ ووجيز الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ص ٤٣٣ بند ٥٣٩ ـ والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ( ص ٣٨٥ ) من المرجـــع المشار اليه فيما سبق •

مثلا ) لأن الغرض على كل حال هو انقاذ السفينة والحمولة ودرء الخطر عنهما ـ فيعتبر ذلك فى حكم الرمى فى البحر ويعتبر هلاك البضاعة أو الضرر الذى يصيبها لهذا السبب من قبيل الخسارات العمومية وذلك لاتحاد العلة فى الحالين .

وكل ما تقدم من الحالات والفروض والصور يبين مدى اتساع السلطة الاستثنائية للربان فى حالات الضرورة التى تستوجب درء الخطر .

### المطلب الثالث

### سلطة الربان فى حالة ترك السفينة

تنص المادة «٥٦» من القانون البحرى « المصرى » على أنه « لا يجوز للقبودان أن يترك سفينته(١)فى أثناء السفر وبسبب أى خطر كان ـ بدون رأى ضباطها وعمد ملاحيها . فاذا تركها برأيهم وجب عليه أن يخلص معهم الأوراق المهمة مثل دفتر سير السفينة وسند الابحار وحوافظ حمولتها ، وتذكرة السفر والنقود وما يمكن أخذه من البضائع المشحونة التى يكون ثمنها أكثر من غيرها والا كان هو المسئول عن ذلك واذا هلكت

(١) انظر الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى المرجع السابق ص ٢٣٣ بند ٢٦٤ حيث تشير الى انه يجب على كل ربان استخدم لسفر ان يتممه والا كان ملزما بجميع المصاريف والتعويضات لملاك السفينة المادة (٥٣) بحرى وهذا هو الاصل فى هذا الشأن .

الأشياء المخرجة من السفينة على هذا الوجه بسبب قهرى يكون القبودان غير مسئول عنها (١) » •

وهذا النص يضع على عاتق الربان التزاما باخراج بعض الأشياء من السفينة فى حالة الخطر الذى يوجب ترك السفينة • ومن هذه الأشياء « المخرجة من السفينة » البضائع المشحونة التى يكون ثمنها أكثر من غيرها (٢) • وانقاذ البضائع التى يكون ثمنها أكثر من غيرها يستفاد منه أن للربان الحق فى ترك غيرها يهلك (٣) •

ذلك بأن الربان ممثل قانونى ملزم بالعمل لصالح الشاحنين والمجهز على السواء ، أى أنه ممثل قانونى لكل ذوى الشأن فى الرحلة البحرية (٤) ، وهو يباشر عملية انقاذ ما يمكن انقاذه من البضائع نيابة عن الشاحنين لأن هذا العمل مستقل لصالح الشاحنين ، ومن ثم فان الشاحنين يلتزمون بنتائج هذا العمل الذى قام به الربان لصالحهم (٥) •

(١) انظر : الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش : شرح القانون البحرى ( ١٩٥١ ) ص ١٦٨ بند ١٨١ ( وما بعد ذلك ) — وانظر المادة ٣٤١ تجارى بحرى فرنسى .

(٢) انظر الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى الموجز ١٩٦٩ بند ٢٦١ ص ٢٢٩ •

(٣) الاستاذ أحمد عبد الهادى ص ٣١٥ و ٣١٦ بند ٣٢٢ — دانجون جزء ٢ نبذة (٤٧٥) — ليون كان ورينو جزء (٥) نبذة ( ٥٩٧) — فال نبذة ( ٦٨٦ ) وانظر كذلك ريبير الجزء الاول ص ٥٢٣ فقرة ٥٣٢ .

(٤) انظر الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز فى القانون البحرى طبعة ١٩٧١ بند ٢١٥ ص ١٧٣ واصول القانون البحرى بند ( ٢٦٠ وما بعده .

(٥) وذلك طبقا لنظرية النيابة ( انظر ريبير جزء أول ص ٧٧١ بند ٨١٦ ) ومع ملاحظة انه يمكن فى هذه الحالة تطبيق فكرة الاثراء على حساب الغير ( انظر الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ٣٨٣ ) .

وغنى عن البيان أن الربان فى هذه الحالة يجرى عملية مفاضلة بين البضائع (١) فيضحى بالبضائع الأقل قيمة ويتركها « مع السفينة » فى حالة الخطر ولا ينقذ الا البضائع الأكثر ثمنا وحتى فى هذه الحالة فهو غير ملزم بانقاذ كل البضائع ذات القيمة العالية وانما هو ملزم بانقاذ ما يمكن انقاذه منها بمعنى أنه يخرج من السفينة على قدر استطاعته ما خف وزنه وغلا ثمنه • وآية ذلك أن نص المادة «٥٦» بحرى تصرح بأن على القبودان أن يخلص الأوراق المهمة « وما يمكنه أخذه » من البضائع المشحونة التى يكون ثمنها أكثر من غيرها فهو اذن ملزم بتخليص « ما يمكنه أخذه » منها وليس ملزما بتخليصها كلها • والمعيار فى ذلك هو « الاستطاعة » وهى مسألة تختلف بحسب ظروف كل حالة ولكن المعيار هنا معقول ( ولا يكلف الله نفسا الا وسعها ) •

ولا حاجة بنا أيضا الى القول بأن الربان فى مفاضلته ، بين البضائع التى يكون ثمنها أكثر من غيرها والتى يكون ثمنها أقل ـ انما يرجع فى ذلك الى تقديره الشخصى ـ فاذا تبين أنه أنقذ كمية من البضائع وان هناك كمية أخرى أفضل منها وأكبر قيمة ولم يحاول تخليصها ظنا منه بأنها قليلة القيمة ، فلا مسئولية عليه فى ذلك طالما أن تقديره فى هذا الشأن معقول ومستساغ (٢) • لأن حالة الخطر التى تتعرض لها

(١) اشارت بعض الاحكام الى أن الربان يجب ان يكون قد بذل اليقظة المعقولة due urgence وهو ما يتمشى مع المعيار الذى نأخذ به ( أنظر الأستاذ الدكتور ثروت عبد الرحيم الخسارات المشتركة طبعة ١٩٧٨ ص ٩٨ •

(٢) هذا الرأى شخصى للباحث واستنتاجى •

السفينة عندئذ لاتدع مجالا للتوفيق في معرفة قيمة الأشياء وانما يترك الأمر لرأى الربان — في حدود المعقول — ولو أدى ذلك الى بعض التفاوت لأن أثمان البضائع تتحدد حسب معيار موضوعي ، وهو قيمتها في السوق أو قيمتها المبينة في سند الشحن . ولكن الظروف التي تجبر الربان على التخلي عن بعض البضائع وتضحيتها في سبيل انقاذ البعض الآخر ، هذه الظروف لايمكن فيها الرجوع الى قوائم الأسعار وانما تترك لتقدير الربان — فاذا لم ينقذ بعض البضائع مع أنها أغلى في الثمن مما أمكنه تخليصه واخراجه من السفينة فلا جناح عليه .

ويمكن في هذه الحالة أن يقال أنه قد أنقذ ما يمكنه أخذه وأن ما ضحى به وتركه يخرج عن حدود الامكان والاستطاعة وهذه كلها أمور تقديرية تجعل من التقدير الشخصي للربان مرجعا لمسئوليته او عدم مسئوليته في هذه الأحوال (١) ، « على أن يكون هذا التقدير معقولا وسائغا على كل حال » .

وتعتبر قيمة البضائع التي تركها وضحى بها مندرجة ضمن الخسارات العمومية لأن الربان قد قام بهذه التضحية من أجل السلامة العامة (٢) ولهذا كان من العدل أن تقتصر على

---

(١) الاستاذ الدكتور على حسن يونس القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ جـ ٢ ص ١٤٥ ، وانظر كذلك : الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( طبعة ١٩٦٨ ) ص ٥٧١ بند ٥٧٢ وما بعده — وانظر الخسارات البحرية المشتركة للاستاذ الدكتور ثروت عبد الرحيم ص ١٤٤ بند ١٤٩ .

(٢) يلاحظ ان تضحية هذه البضائع التى تركت انما كانت ضرورية لانقاذ البضائع الاكثر ثمنا والتى تم اخراجها من السفينة ولهذا يعتبر من قبيل =

أصحاب هذه البضائع المضحاة بل يجب أن توزع على كل الذين أسهموا في الرسالة البحرية (١) .

على أن تصرف الربان اذا كان مغيباً أو لم يكن له من المبررات ما يكفي للقول بأنه معقول وسائغ (٢) فانه يكون مسئولا عنه حتى لو كان قد أخذ في شأنه رأى الضباط وعمد الملاحين ، لأن اتفاق رأيهم مع رأيه لايعفيه من المسئولية اذا ثبت أن التصرف كان معيباً ـ لأن رأى الضباط وعمد الملاحين استشارى والقانون لا يلزم الربان الا بمشاورتهم حتى يحيط بالظروف على قدر الامكان ويكون على بينة من وجهات النظر المختلفة ، ولكنه لا يتقيد ولا يلزم باتباع الرأى الذى ينتهون اليه أو يرجحونه لأنه هو صاحب الرأى الأخير والأعلى بما له من سيطرة على ادارة السفينة (٣) وانما يلاحظ أن الربان لو

---

=

الخسارات العمومية وجدير بالذكر ان التضحية الاختيارية التى يقوم بها الربان تعتبر خسارة عمومية حتى ولو لم تات بنتيجة مفيدة ( الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ١٤٨ بند ١٤٩ ) فما بالنا وقد أفادت وان كانت الفائدة جزئية .

(١) انظر : الخسارات البحرية المشتركة ـ للاستاذ الدكتور ثروت عبد الرحيم ( ص ٣٢ بند ٢٥ ) وص ٨٠ بند ٧٩ .

(٢) يلاحظ انه فى حالة وقوع خطأ ملاحى من الربان فانه يمكن أن يطبق الشرط المعروف باسم شرط جاسون Jason clause او ما اتفق عليه .

(٣) يراجع الاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ج ١ ص ٣٠٧ بند ٣٧٨ وكذلك الاستاذ أحمد عبد الهادى فى القانون البحرى ج ١ طبعة ١٩٤٦ ص ٣١٦ .

اتبع الرأى الذى يبديه ضباط السـفينة وعمد الملاحين فان ذلك يعتبر قرينة فى صالحه (١) ٠

ويجب على الربان المحافظـة على الأشياء المخرجـة من السفينة على الوجه المتقدم ، وذلك بأن يضعها فى مكان أمين ويتعهدها بالعناية والرعاية ليقيها من التلف ٠ فاذا هلكت أو تلفت بسبب قهرى كان غير مسئول عنها ما دام قد أدى واجبه نحو اخراجها ولم يهمل فى اتخاذ اللازم لحفظها (٢) ٠

فالتزامه فى هذا الشأن هو التزام بوسيلة obligation de moyen أى ببذل عناية وليس التزاما بنتيجـة (٣) ـ وفى هذا الشأن تذكر المادة «٥٦» أنه « اذا هلكت الأشياء المخرجة من السـفينة على هذا الوجه بسـبب قهرى يكون الربان غير مسـئول عنهـا (٤) » ٠

---

(١) الاستاذ احمد عبد الهادى : المرجع السابق ذكره وقد أشار الى : ريبير جـ ١ بند ٥٢٢ وليون كان ورينو ـ جـ ٥ ـ بند ٥٩٧ ودانجون جـ ٢ بند ٤٧٥ . ويراجع كذلك الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش فى شرح القانون البحرى طبعة ١٩٥١ ص ١٦٨ بند ١٨١ ٠

(٢) الأستاذ أحمد عبد الهادى : المرجع السابق ذاته وقد اشار الى دانجون جـ ٢ بند ٤٧٥ وما بعدها ـ فاهل بند ٦٨٦ ٠

(٣) يراجع فى التفرقة بين الالتزام بوسيلة والالتزام بنتيجة : الوسيط للعلامة الاستاذ الدكتور عبد الرازق السنهورى جزء أول ص ٦٥٦ رقم ٤٢٨ ٠

(٤) فى هذه الحالة ترتفع مسئولية الربان على أساس انعدام الخطأ absence de faute فضلا عن ان القوة القاهرة تؤدى الى انتفاء رابطـة السببية فهى من وسائل دفع المسئولية دائما .

## المطلب الرابع
## سلطة الربان فى حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة

تنص المادة «١١٥» بحرى على ما يأتى « اذا اضطر القبودان الى قلفطة السفينة فى أثناء السفر ، يجب على مستأجرها أو شاحنها أن ينتظر حتى يحصل ترميمها أو يخرج منها بضائعه مع دفع الأجرة كاملة ودفع ما يخصه من الخسارة البحرية العمومية اذا كانت (١) .

واذا كانت السفينة مؤجرة بالمشاهرة فليس عليه أجرة مدة القلفطة وان كانت مؤجرة بالسفرة فليس عليه زيادة أجرة واذا لم يمكن قلفطة السفينة ، يجب على القبودان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من طرفه لنقل البضائع الى المحل المعين لها بدون أن يطلب زيادة أجرة (٢) .

واذا لم يمكن للقبودان أن يستأجر سفينة أو أكثر فلا تستحق الأجرة الا بقدر السفر الذى حصل (٣) .

---

(١) أنظر الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( ١٩٧٠ ) ص ٤٧٦ بند ٦١١ وانظر فى صلاحية السفينة للملاحة ص ٣٤٠ بند ٤٥١ وص ٤٤٨ — ٤٤٩ بند ٥٨٦ و ٥٦٢ بند ٧١٥ — وانظر الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٦٦ .

(٢) انظر الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه الوجيز ص ٢٦٢ بند ٣٢٦، وانظر كذلك فى الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة : ذات المرجع ص٢٦٧، بند ٣٣٥ .

(٣) fret de distance — انظر وجيز الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ص ٢٦١ بند ٣٢٥ وهذا النص الموجود فى التشريعين المصرى والفرنسى

=

وفى هذه الحالة الأخيرة يكون نقل بضائع كل واحد من الشاحنين منوطا به (١) وانما يجب على القبودان أن يخبرهم بالحالة التى هو عليها وأن يتخذ فى أثناء ذلك جميع الطرق اللازمة لحفظ المشحونات وهذا كله اذا لم توجد شروط بخلاف ذلك بين الفريقين (٢) .

وظاهر من ذلك أن الربان عليه التزام أو بالاصح جملة التزامات ناشئة عن عقد النقل ـ فانه اذا احتاجت السفينة أثناء الرحلة البحرية الى اصلاح أو ترميم ( أو كما يسميها المشرع البحرى قلفطة ) فان الشاحنين فى هذه الحالة يكونون بالخيار بين أحد أمرين : أما الانتظار الى أن يتم ترميم السفينة وأما اخراج بضائعهم اذا كانوا لا يرغبون فى الانتظار أو كان لديهم من الدوافع ما يستدعى الاسراع ولم يكن فى

---

=

لا مقابل له فى كثير من التشريعات الاخرى كانجلترا وبلجيكا ولم يأخذ به مشروع القانون البحرى . وانظر الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى المرجع السابق الاشارة اليه ص ٢٢٩ بند ٢٦١ .

(١) الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) ص ٣٧٣ بند ٣٤٣ ويلاحظ أن بعض الشراح يجيز للناقل أن يرجع على الشاحن بما عاد عليه من اثراء بسبب توصيل البضاعة الى أقرب مكان من الجهة المقصودة ( ريبير جزء ٢ ص ١١٣٦ ) .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق الاشارة اليه ـ الجزء الثانى ص ٣٠ و ٣١ بند ٢٤ . ويرى أن النص الخاص بأجرة السفر الذى حصل هو نص استثنائى خرج به المشرع على حكم القواعد العامة ارضاء لاعتبارات العدالة ولو على حساب المنطق القانونى ـ ويلاحظ أن مشروع القانون البحرى يقضى كقاعدة عامة بعدم استحقاق الأجرة على البضائع التى لم تسلم للمرسل اليه أو توضع تحت تصرفه فى ميناء الوصول .

أستطاعتهم الانتظار ـ على أنهم فى هـــذه الحالة الأخيـرة يلزمون بدفع الأجرة كاملة وبالاضافة الى ذلك يلزمون بدفع حصتهم فى الخسارة العمومية عند الاقتضاء أى ان كانت ثمة خسارة عموميــة (١) ٠

فاذا تبين أن اصلاح السفينة أو ترميمها غير ممكن ـ كان على الربان أن يستأجر سفينة أخرى لنقل البضائع الى ميناء الوصول ( أى الى المحل المعين لهـا ) دون أن يطلب زيادة فى الأجـرة مقابل ذلك ـ بل يكون هو الملزم باستئجار السـفينة الأخرى على حسابه (٢) ٠

وهذا الحكم عادل ، لأن ما أصاب السفينة من عطب تعذر اصلاحه أمر لاذنب للشاحنين فيه ، وقد تعاقدوا على نقـل بضائعهم فالربان فى هـذا يقع على عاتقه التزام بنتيجة (٣) obligation de resultat بمعنى أنه يلزم بنقل البضاعة الى المكان المحدد « ميناء الوصول » أيا ما كانت الوسيلة ودون أية مسئولية على الشاحنين فى هذا السبيل ٠

على أنه اذا استحال على الربان أن يستأجر سفينة أخرى ـ أو أكثر ـ لنقل البضـائع المشحونة على سفينته ـ فان الشاحنين لايسألون عن دفع الأجرة كاملة ، بل يلزمون فقط

---

(١) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( ١٩٦٩ ) جزء ٢ ص ٥١ .

(٢) الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( ١٩٧٠ ) ص ٤٧٦ بند ٦١١ ـ ويكون الربان مسئولا عن المحافظة على البضـاعة أثناء عملية نقلها الى السفينة الثانية .

(٣) الاستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء القانون التجارى والبحرى ص ٣٧٥ بند ٢٥٤ .

بجزء من الأجرة يتناسب مع السفر الذى حصل • ويلتزم كل شاحن باستلام بضاعته فى الطريق (أى حيث حصل العطب المستوجب الترميم ) ويكون نقل البضاعة الخاصة بكل من الشاحنين منوطا به ـ أى أن التزام الربان بالنقل ينقضى نتيجة استحالة تنفيذه ـ وهذا مطابق للأحكام العامة فى الالتزامات •

وانما يوجب القانون عندئذ على الربان اخطار الشاحنين بالحالة التى هو عليها ، واتخاذ الطرق اللازمة للمحافظة على البضائع المشحونة ، أى أن المشرع قد ألقى على عاتق الربان فى هذه الحالة التزامين : « أولهما » اخطار الشاحنين بالحالة التى هو عليها ـ أى استحالة تنفيذ عقد النقل •

( وثانيهما ) اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ البضائع المشحونة •

وهذا الالتزام الاخير بديهى وهو نتيجة ضرورية لعقد النقل الذى يتضمن الالتزام بالمحافظة على البضائع المسلمة اليه (١) الى أن يردها لاصحابها ، سواء فى ميناء الوصول ـ وهو الوضع الطبيعى ـ أو قبل ذلك فى الاحوال الاستثنائية المشار اليها •

---

(١) انظر : روديير شرح القانون البحرى طبعة ١٩٦٧ جزء ١ ص ٢٣٣ بند ٢٠٥ ـ وانظر ايضا : الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ـ القانون البحرى ـ طبعة ١٩٦٩ ـ ص ٤٨٨ بند ٦٢٢ •

وهكذا يتبين أن التزام الربان فى هذه الحالة يتمخض عن أخبار الشاحنين بالحالة التى هو عليها ، مع اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ البضائع المشحونة بقدر الامكان (١) •

على أن هذه القواعد جميعا ليست من النظام العام ، فيجوز الاتفاق على ما يخالفها ، وقد صرحت بذلك المادة (١١٥) فى نهايتها حيث تقول « وهذا كله اذا لم توجد شروط بخلاف ذلك بين الفريقين » •

أى أن المشرع يجيز الاتفاق على عكس ماورد فى النص . مما يدل على أن هذه النصوص ليست الا نصوصا مكملة لارادة المتعاقدين (٢) disposition suppletive فى حالة عدم وجود اتفاق آخر بينهما • الا أنه يلاحظ أن شروط الاعفاء من المسئولية التى قد تتضمنها سندات الشحن ، وان كانت

---

(١) يلاحظ ان ذلك انما يكون فى حالة ما اذا وجدت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الالتزام باتمام الرحلة مستحيلا • أما اذا أصبحت السفينة أثناء الرحلة غير صالحة للملاحة فيكون اذن من واجب الربان أن ينقل البضاعة الى سفينة اخرى مملوكة لنفس المؤجر او يستأجرها لهذا الغرض . وللمستأجر ان يطلب انهاء أو فسخ العقد اذا كان الاصلاح يستغرق زمنا طويلا أما اذا كان لايستغرق وقتا طويلا ( كتنظيف العنابر مثلا ) وجب على المستأجر الانتظار ولا يكون لهسوى طلب التعويض عما سببه له هذا التأخير من ضرر ( قرار تحكيم فى ٢ فبراير سنة ١٩٦١ ـ مشار اليه فى كتاب القانون البحرى للاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ـ طبعة ١٩٦٩ ص ٣٥٢ هامش (٣) وانظر كذلك : نفس المرجع ص ٤٧٦ و ٤٧٧ ـ الفقرة ٦١١ فى نهايتها ) .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ـ القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ ـ الجزء الثانى ( الاستغلال البحرى ) صفحة ٦ بند ٢ . ويستفاد من ذلك انه يجوز للمتعاقدين الاتفاق على عقد النقل على ما يخالف هذه القواعد لأنها ليست ملزمة بذاتها .

صحيحة فى ظل القانون المصرى (١) ، من حيث المبدأ ـ الا أنها قد تعتبر باطلة ، طبقا للقواعد المقررة فى معاهدة سندات الشحن ( بروكسل ١٩٢٤ ) وذلك بالنسبة للنقل الدولى .

الا أنه يلاحظ فى جميع الاحوال ، أنه اذا ثبت أن عدم صلاحية السفينة للملاحة لم يكن أمرا طارئا اثناء السفر وانما كان أمرا واقعا ، وقت قيام السفينة للسفر ، فان النص الذى يطبق فى هذه الحالة هو نص المادة (١١٦) بحرى ـ وهى تقضى بما يأتى « اذا أثبت المستأجر أن السفينة كانت غير صالحة للسير وقت قيامها للسفر تضيع على القبودان ، أجرته ويكون مسئولا عن الخسارة التى تحصل للمستأجر ، ويقبل الدليل على ذلك ، مع وجود شهادة الكشف عن السفينة وقت قيامها للسفر » (٢) .

---

(١) الأستاذ الدكتور على البارودى : المرجع السابق ص ٣٨٧ بند ٣٦١ وقد اشار الى المادة ( ٢/٢١٧ ) من القانون المدنى ، وقد وافقت مصر على معاهدة بروكسل ١٩٢٤ بالقانون رقم ١٨ سنة ١٩٤٠ واصدرتها بمرسوم فى ١٩٤٤/١/٣١ على أن يعمل بها ابتداء من ١٩٤٤/٥/٢٩ وبذلك وجدت ( الى جانب قواعد التقنين البحرى التى تحكم العلاقات الوطنية ) قواعد اخرى تسرى على العلاقات القانونية الدولية ( انظر الاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ٧ ـ نهاية البند ٢ ) .

(٢) هذا هو ايضا ما تنص عليه المادة ( ١٧٥ ) من القانون السورى والمادة (١٧٤) من القانون التونسى ( انظر الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ـ القانون البحرى ١٩٦٩ ص ٣٤١ ـ بند ٤٥١ فى نهايته ) . هذا ويلاحظ ان المادة ( ٥٦٤ ) مدنى تنص على التزام المؤجر بأن يسلم للمستاجر العين المؤجرة وملحقاتها فى حالة تصلح معها لان تفى بما اعدت له من المنفعة وهو ما يعبر

وظاهر من نص هذه المادة أن عبء الاثبات على الشاحن ولكن المشرع لم يجعل من وجود شهادة الكشف على السفينة وقت قيامها للسفر قرينة قاطعة ، بل أنها قابلة للدليل العكسى (١) . كما أن الجزاء فى حالة اثبات عدم صلاحية السفينة للسير وقت قيامها للسـفر هو جزاء شديد مزدوج : اذ يتمثل فى ضياع الاجرة ( من ناحية ) ، وفى الالتزام بتعويض الشـاحن عن الخسارة التى اصابته ( من ناحية أخرى ) (٢) .

وهكذا يتضح أن المشرع قد نظم حقوق والتزامات الطرفين فى هذه الحالة تنظيما محكما ، يحـدد مدى مسئولية الربان وفى نفس الوقت يحدد نطاق سلطاته الاستثنائية . وفى مجال تطبيق المادة ( ١١٥ ) بحـرى نجد أن التزام الربان فى هذه

---

= عنه الشراح بالنسبة للسفينة بقولهم انها يجب أن تكون صالحة الملاحة وقد اختلف الرأى بالنسبة لطبيعة هذا الشرط فقيل انه التزام بتحقيق نتيجـة ( وهذا هو الراجح ) ، وذهب البعض الى انه التزام بمجرد بذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة ، ( وهو ما اتجه اليه مشروع القانون البحرى المصرى ) . وانظر المـادة ( ٢٩٧ ) تجارى فرنسى .

(١) أنظر الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : المرجع السـابق ص ٣٥١ فقرة ٤٦٤ وانظر حكم استئناف باريس ١٩ يونيو ١٩٥٦ بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٨٦ – وحكم محكمة السين التجارية ١٩٥٨/٢/١٧ – بحرى فرنسى ١٩٥٨ – ص ٢٨٧ وتعليق للاستاذ جرانميزون – وانظر روديير شرح القانون البحرى – الجزء الاول ( طبعة ١٩٦٧ ) بند ١٤٣ و ١٤٤ ص ١٧٠ و ١٧١ وكذلك بند ١٤٧ ص ١٧٧ و ص ٢٠٠ بند ١٧٤ .

(٢) أنظر المادة (٢٩٧) من قانون التجارة الفرنسى وروديير المرجع السابق بند ١٤٣ ص ١٧٠ و ١٧١ حيث استعرض تشريعات الدول المختلفة فى هذا الصدد . سابق الاشارة اليه .

الحالة ينحصر فى الاخطار أى فى اخطار الشاحنين بالحالة التى هو عليها ، حتى يتصرفوا على ضوء هذا الاخطار ـ بما تمليه عليهم مصلحتهم ، مع استبقاء الالتزام بالمحافظة على البضائع الى أن يتسلمها اصحابها ، وهو التزام فرعى متولد عن عقد النقل (١) ، ولكنه يظل قائما الى أن يتسلم كل من الشاحنين ما يخصه من هذه البضائع لكى يقـوم بنقلها بالطريقة التى تروق له ، ويصبح أمر نقل البضاعة حينئذ « منوطا به » كما تذكره المادة (١١٥) بحرى ولا يلزم بأن يدفع من أجره النقل الا بقدر ما حصل من السفر (٢) .

---

(١) يشير العلامة روديير الى ان هذه نتيجة طبيعية لنيابة الربان عن الشاحنين . وهذا وارد فى القـانون الالمانى بنص صريح ( روديير جزء اول ص ٢٣٥ بند ٢٠٥ مكرر ) .

(٢) انظر روديير : المرجع السابق ص ٢٣٣ ( نهاية البند ٢٠٤ ) حيث اشار الى رأى كارفر وهو يتفق مع حكم القانون المصرى .

# الفصل الثالث

## سلطة استثنائية للربان فى مواجهة الشاحنين ترجع الى العرف والضرورة

قدمنا فيما سبق أن للربان سلطات استثنائية فى مواجهة الشاحنين ، كما أن له سلطات أخرى ـ استثنائية أيضـا ـ فى مواجهة المجهز ـ وغالبا ما تكون هذه السلطات قائمة فى حالة الخطر ـ ولكن مصدرها هو القانون البحرى ونصوصه ـ حيث قام المشرع بتقنينها ـ واستمد هذه النصـوص من الحالات الواقعية التى جرى عليها العمل فى مختلف العصور مع مراعاة الطبيعة البحرية للاعمال ، والتصرفات التى يمارسها الربان ، حيث يكون فى عرض البحر بسفينته وشحنتها ـ يواجه اخطار الملاحة والظروف العادية وغير العـادية التى تقتضى منه فطنة كبيرة وحسن تقدير وتصرف فى الامور لمواجهة ما قد يتعرض له من عقبات وأخطار ٠

الا أنه توجد الى جانب الحالات المنصوص عليها قانونا ـ حالات أخرى يزود فيها الربان بسلطات استثنائية فى العمل والتصرف ولكن ذلك لا يرجع الى نصوص قانونية وانما يرجع الى العرف والضرورة من ذلك :

انه يستطيع أن يتقاضى باسمه نيابة عن الشاحنين ، سواء كمدع أو مدعى عليه ، ويعتبر فى ذلك ممثلا للشاحنين (١) ، كما أنه اذا قام بانفاق مبالغ لحفظ وصيانة البضائع المشحونة ، فانه يستطيع الرجوع بها على الشاحنين الذين يلتزمون بسداد تلك المصروفات ـ وهو ما يحاول الفقه تأصيله وبيان أساسه القانونى وهل يرجع ذلك الى فكرة الاثراء بلا سبب أم الفضالة أم الى تمثيل الربان للشاحنين فى هذا المجال أيضا ـ تمثيلا قانونيا (٢) .

ويتصل بذلك بحث التصرفات التى يبرمها الربان بشأن البضاعة ـ وبيان أثر تلك التصرفات بالنسبة للشاحنين حيث يتفق الرأى على أنها تقيدهم وينصرف أثرها الى ذمتهم مع محاولة تفسير هذا الأثر القانونى ، ورده الى فكرة التمثيل أو النيابة حيث يعتبر الربان ممثلا قانونيا للشاحنين ونائبا عنهم نيابة قانونية (٣) .

---

(١) نقض فرنسى ٩ يونيو ١٩٢٩ ـ د.هـ ـ ١٩٢٩ ـ ٥٤٠ ـ وأنظر نقض فرنسى ٤ مارس ١٩٠٤ ـ المجلة الدولية ـ ٢٢ ـ ٧٣٩ ـ مشار اليه فى شرح القانون البحرى للاستاذ الدكتور على حسن يونس ( ١٩٦٩ ) جزء(١) ص ٢٨٤ هامش رقم ( ٢ ) وهامش رقم ٥ ص ٢٨٥ هامش ( ١ ) .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى ١٩٦٩ ـ جزء ١ ( السفينة ) ص ٣٠١ بند ٣٧٠ ـ الاستاذ احمد عبد الهادى ٣١٣ ـ الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ١٦١ ـ ريبير جزء ١ ـ ٨١٤ ـ نقض فرنسى ٦ مايو ١٨٩١ ـ دالوز ١٨٩١ ـ ١ ـ ٤٦٨ ـ وهذا هو الرأى الذى قرره المشروع التمهيدى للقانون البحرى ( م ٣/٧٧ ) .

(٣) انظر ريبير جزء أول ص ٧٧١ بند ١٨١٦ وعنوان هذا البند هو : الربان ممثل للشاحنين Le capitaine representant des chargeurs
وقد عرض العلامة ريبير فى هذا البند للاراء الفقهية المختلفة فى الموضوع وما استقر عليه القضاء أخيرا فى هذا الصدد .

وسنعالج فى هذا الفصل تلك السلطات الاستثنائية المخولة للربان في مواجهة الشاحنين والتى لا ترجع الى النصوص وانما يكون مصدرها العرف والضرورة ٠

وينقسم هذا الفصل ـ كما هو واضح من سياق ماعرضناه فيما سبق ـ الى ثلاثة مطالب : ( أولهما ) نعرض فيه للمبدأ القائل بأن للربان أن يقاضي ويقاضى باسمه نيابة عن الشاحنين مع بيان أساس ذلك المبدأ ورده الى فكرة التمثيل القانونى ، وايضاح الخلاف الفقهى الذى يدور حول هذا الرأى ٠

أما ( المطلب الثانى ) فنعرض فيه لالتزام الشاحنين لسداد المبالغ التى أنفقها الربان لحفظ وصيانة البضائع التى تشتمل عليها الشحنة البحرية ، مع بيان أساس هذا الالتزام وهل يرجع الى فكرة الفضالة ، أم الاثراء بلا سبب أم الى فكرة التمثيل القانونى ٠

أما ( المطلب الثالث ) فهو مخصص لبيان أثر التصرفات التى يبرمها الربان بشأن البضائع المشحونة ، وانصراف أثر تلك التصرفات الى ذمة الشاحنين ، وبيان الاساس القانونى المقترح لهذا الأثر وهو ـ على الارجح فكرة التمثيل القانونى أو النيابة القانونية ـ مع الاشارة الى الخلاف الفقهى حولها ، كما سبق القول ٠

ونعالج ذلك كله فيما يلى على الترتيب الذى أوردناه ٠

## المطلب الأول

## حق الربان في المقاضاة

للربان أن يقاضي ويقاضى باسمه نيابة عن الشاحنين (١) هذا هو المبدأ المقرر والمسلم به فقها وقضاء • وهو مقرر على سبيل الاستثناء ، وعلى خلاف القاعدة لأن من المعروف — أن القاعدة هي أنه لا يجوز لاحد أن يترافع بوكيل Nul ne plaide par procureur ولكن يستثنى من ذلك ربان السفينة اتباعا لتقليد قديم جرى عليه العرف (٢) ، بمعنى أن الدعاوى الخاصة بالسفينة يمكن أن ترفع من القبودان أو ضده دون أن يظهر اسم المجهز في اجراءات الدعوى (٣) ، ويكفي ان تعلن الاوراق الى القبودان انما تنفذ الاحكام الصادرة على أموال المجهز مالم يفضل المجهز استعمال حقه المقرر له قانونا وهو ترك السفينة والحمولة •

---

(١) انظر شوفو في شرح القانون البحري ( ١٩٥٨ ) ص ٢٤٨ بند ٣٦٠ و ص ٢٥٠ وهامشها رقم ١٦ وانظر نقض فرنسي ( عرائض ) ٢٤ يوليو سنة ١٩٢٩ تكملة دور — جـ ٧ ص ٣٩٦ — باريس ١٧ ديسمبر ١٨٩٤ — مجلة أوتران — جـ ١٠ ص ٧٤٣ — وحكم محكمة بونس ايرس في ٢٠ يوليو ١٩٢٨ — ملحق دور — جـ ٢١ ص ٩٣ وما بعدها — والحاشية المعلق بها عليها . وانظر حكم محكمة روان ٢٢ يونيو ١٩١٠ — المجلة جـ ٢٦ ص ٢٨٧ مشار اليه في ريبير جزء أول بند ٨١٤ •

(٢) انظر الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش في شرح القانون البحري ص ١٤٧ بند ١٥٩ .

(٣) نقض فرنسي ١٩ يناير ١٩١٠ — سيري — ١٩١٠ — ١٣٩١ — دالوز ١٩١١ — ١ — ٧٤١ •

ولا تسرى قاعدة عدم الترافع بوكيل اذا كان القبودان قد أجرى عملا بناء على توكيل خاص كما هو الشأن مثلا فى حالة بيع البضائع المملوكة لمالك السفينة ، أو حالة اعتبار الربان وكيلا للشاحنين ـ مالم يكن نص القانون يبيح التمسك بتلك القاعدة كما فى دعـوى التعويض الناشئة عن الضرر المتسبب للحمولة بسبب التصادم (١) •

وقد جرت أحكام القضاء المصرى على أن الربان يمثل المجهز فى التقاضى فيما يختص بالسـفينة وتسييرها ، ومن ثم فان الاعلانات الموجهة الى الربان أو منه فى هذا الخصوص تعتبر اعلانات صحيحة (٢) •

وللربان سلطة تمثيل المجهز أمام القضاء حتى لو تعلقت الدعوى بمسائل وقعت قبل استخدام الربان ، كما تظل هذه السـلطة مسندة اليه حتى ولو غرقت السـفينة كلية ، ولكن لا تقبل الدعوى منه اذا رفعها بعد عزله من وظيفته (٣) •

---

(١) باريس ١٨ ديسمبر ١٨٩٤ ـ الوارد فى مجلة القانون البحرى ـ ٤٤ ـ ٤٥ ـ ٧٤٣ مشار اليه فى المرجع السابق الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش : هامش ٢ فى ص ١٤٧ •

(٢) حكم محكمة المنصورة المختلطة ٢٤ يونيو سنة ١٩٢٤ — جازيت المحاكم المختلطة ـ عدد ٢٤ ص ٢٤٩ مشار اليه فى شرح القانون البحرى للاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض طبعة ١٩٧٠ هامش (١) ص ٢٠٠ •

وانظر كذلك شوفو : شرح القانون البحرى ( ١٩٥٨ ص ٢٥٠ بند ٣٦٣ ويشير الى أن الاعلانات القضائية تسلم للربان فى السفينة باعتبارها مقرة او موطنة «Considéré comme son domicile»

(٣) انفرس ٨ فبراير سنة ١٩٣٤ ـ دور ـ ٧ ـ ٨٨ مشار اليه فى المرجع السابق للاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض هامش ٢ ص ٢٠٠ •

وهذا مسلم به دون جدال بالنسبة لتمثيل الربان للمجهز في التقاضي مع ملاحظة أن بعض الشراح يقرر أن علاقة الربان بالمجهز يحكمها عقد عمل عادى لأن الربان أجير لدى المجهز ، بينما يرى البعض أن الربان أجير ووكيل في الوقت نفسه (1) نظرا لأن الربان يقوم أيضا بأعمال قانونية هامة تخرج به عن نطاق عقد العمل ٠

أما تمثيل الربان للشاحنين في التقاضي فقد جرى عليه العرف مع خلاف في الرأى بين الفقهاء حيث يرى البعض أن الربان ممثل للشاحنين ووكيل عنهم لأن التقنين البحرى يشتمل على جملة نصوص توجب على الربان القيام ببعض الاعمال رعاية لمصلحة الشاحنين اذا وجدت ظروف اضطرارية تدعو لذلك ، ( تراجع مثلا المواد ٥٦ و ١١٥ و ٢٣٥ من التقنين البحرى ) (2) ٠

وتذهب أغلبية التشريعات الحديثة الى النص على اعتبار الربان ممثلا للشاحنين (3) ، كالقانون البحرى اللبناني ( المادة ١١١ ) الذى يقضى بأن الربان يعتبر ممثلا للبضاعة

---

(1) الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه — المطول رقم ٢٥٨ ٠ وانظر شوفو شرح القانون البحرى ص ٢٤٩ بند ٣٦٢ ٠

وانظر كذلك ليون كان وينو/جـ ٥/ص ٤٩٦ — ومحكمة الاسكندرية التجارية الجزئية ٢٨ سبتمبر ١٩٤١ — المحاماه ٢٢ — ١٥٢ — الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ص ٢٠١ ٠

(2) الاستاذ الدكتور على حسن يونس طبعة سنة ١٩٦٩ ص ٣٠١ ٠

(3) انظر الأستاذ الدكتور على حسن يونس القانون البحرى طبعة سنة ١٩٦٩ جزء اول بند ٣٦٩ ص ٣٠٠ وهوامشها ٠

التى تسلمها والقانون البحرى البلجيكى ( المادة ٢٥٤ معدلة بالقانون الصادر فى ١٢ اغسطس سنة ١٩١١ ) وهذه المادة تجيز للربان أن يتصرف لحساب الشاحنين اذا كان هناك ضرر يهدد الحمولة (١) ·

وهذا الرأى يعتبر أن التزام الربان بالمحافظة على البضائع مصدرة وكالة ضمنية عن الشاحنين ينطوى عليهاً عقد النقل (٢) ·

وينتقد شراح آخرون هذا الرأى ويذكرون أنه معيب لأنه يحمل المتعاقدين بقصد لم تنصرف اليه ارادتهم ـ وينكرون قيام أية علاقة تعاقدية مباشرة بين الربان والشاحنين ـ وأن الربان يلتزم بالمحافظة على البضائع بوصفه تابعا للمجهز فى تنفيذ عقد النقل (٣) وأنه اذا اضطر الى انفاق مبالغ أخرى أو القيام بتصرفات معينة لمصلحة الشاحنين فانه يكون فضوليا يلزم تعويضه من المصروفات الضرورية والنافعة (٤) ·

ويتجه الرأى الراجح فى الفقه الحديث الى اعتبار الربان ممثلا لكل ذوى الشأن فى الرحلة البحرية ، وهذا التمثيل

---

(١) انظر الأستاذ الدكتور على حسن يونس القانون البحرى طبعة سنة ١٩٦٩ جزء أول بند ٣٦٩ ص ٣٠٠ وهوامشها ( سابق الاشارة اليه ).

(٢) لوران فى حوليات القانون التجارى ١٨٨٦ ـ ١٨٨٧ ـ ص ٥ ـ لافيلان ـ تعليق فى دالوز ١٨٨٤ـ١ـ٤٤٩ ·

( ٣ و ٤ ) انظر بونكاز بند ٤٢٣ ـ دانجون جـ ٢ بند ١٧٩٦ ـ مشار اليهما فى كتاب الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض سالف الذكر ص ٢٠٢ هامش رقم ٢ ودى كورسى فى المجلة الانتقادية ١٨٨٥ ص ٣٠٤ وما بعدها مشار اليه فى كتاب الاستاذ الدكتور على حسن يونس هامش ٣ ص ٣٠٠ ·

سنده القانون فحسب ولهذا يجوز للربان أن يقاضي ويتقاضى باسم الشاحنين (١) .

وفكرة التمثيل القانوني وان كانت هي السائدة فقها ـ الا أن ثمة من يرى أن الفضالة هي أساس علاقة الربان بالشاحنين ، لأن كل أعمال الربان الخاصة بالشاحنين تعتبر « عمل فضولي » ولذا يلتزمون بنتائجه (٢) ، وهذا الرأى مرجوح لأنه حتى لو سلمنا جدلا بأن الفضالة هي أساس علاقة الشاحنين بالربان في التصرفات العادية فان هذا لا يسرى على التقاضي لأن من المقرر أنه لا فضالة في التقاضي .

كذلك لايمكن الأخذ بفكرة الوكالة الضمنية التي ينطوى عليها عقد النقل لأنها اذا فسرت قيام الربان برفع الدعاوى عن الشاحنين فانها لاتفسر رفع الدعاوى عليه بصفته ممثلا للشاحنين ، لأن الوكالة الضمنية تسرى فيما ينفع لافيما يضر .

ولذلك فالرأى الأفضل هو أن يعتبر الربان نائبا قانونيا عن الشاحنين وقد اتجه القضاء الفرنسي الى فكرة التمثيل القانوني (٣) وهذا هو أيضا ما يأخذ به الفقه (٤) ، ولهذا يمكن

---

(١) ريبير ـ ١ ـ ٨١٤ ـ الاستاذ احمد عبد الهادى رقم ٣١٣ ـ الوجيز الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه والاستاذ الدكتور على يونس ص ٣٠١ بند ٣٧٠ .

(٢) الاستاذ أحمد عبد الهادى ص ٣٠٨ ـ ٣٠٩ بند ٣١٣ .

(٣) محكمة السين التجارية ١١ مارس سنة ١٩٢٢ ـ المجلة الدولية ـ ٣٤ ـ ص ٦٥٤ ـ مشار اليه في المرجع السابق ( الاستاذ أحمد عبد الهادى ) هامش ٤ ص ٣٠٩ .

(٤) ريبير جزء أول بند ٨١٦ ـ وانظر كذلك في القضاء الفرنسي : نقض ٦ مايو سنة ١٨٩١ ـ دالوز ـ ١ ـ ٤٦٨ والاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ٣٠١ ـ هامش رقم (١) .

القول بأن الربان يقاضي ويقاضى باسمه بوصفه ممثلا للشاحنين (١) وأن الأساس القانوني لذلك هو فكرة التمثيل القانوني .

وهذا هو ما أخذ به المشروع التمهيدى للقانون البحرى في مصر حيث ينص فى المادة (٣/٧٧) ، منه على أن الربان يباشر السلطات التي يخوله اياها القانون ازاء كل ذوى المصالح فى السفينة وفى الحمولة (٢) .

## المطلب الثاني

## التزام الشاحنين بسداد المبالغ التى انفقها الربان لحفظ وصيانة البضائع المشحونة

قد تفرض ظروف الرحلة البحرية على الربان أن يتصرف وأن يقوم ببعض الأعمال المادية ، أو القانونية للمحافظة على البضاعة المشحونة على سفينته أو لصيانتها ـ وهو مايقع فى كثير من الأحوال وتقتضيه الظروف غالبا (٣) . فما هو مركز

---

(١) نقض فرنسى ٢٤ يوليو ١٩٢٩ ـ دور ـ ٧ ـ ٣٩٦ ـ ومحكمة بيونس ايرس ٢٠ يوليو سنة ١٩٢٨ ـ دور ـ ٢١ ـ ٩٣ ـ والاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ٣٠٢ وكذلك هامش رقم (٢) بنفس الصحفة ( ٣٠٢ ) .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس هامش رقم (١) ص ٣٠١ .

(٣) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : شرح القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ جزء أول ص ٣٠٠ فقرة ٣٦٩ ـ الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش ص ١٤١ فقرة ( ١٥٠ ) ـ ريبير جزء أول ص ٧٧١ بند ٨١٦ .

الربان بالنسبة لهذه التصرفات تجـــاه الشاحنين ، وما حكـم القانون فى ذلك ؟

تذهب أغلب التشريعات على ما سبق القول الى اعتبار الربان ممثلا للشاحنين غير أن التشريع البحرى فى مصر «أو فى فرنسا» قد جاء خلوا من النص على ذلــــك (١) • فذهب البعض الى أن الربان لاتربطه بالشاحنين رابطة قانونية فهو ليس متعاقدا معهم ولا توجد بينه وبينهم علاقة مباشرة وغاية ما فى الأمر أنه ينفذ عقد النقل الذى ارتبطوا به مع المجهز (٢) ـ وهو فى هذا المجال يعتبر نائبا عن المجهز وعاملا من عماله أو تابعا من أتبــاعه ، ولكن أثر التصرف الذى يجريه الربان يرتد الى المجهز ، وهــو الذى تقوم العلاقة بينه وبين الشاحنين (٣) •

---

(١) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق : ويلاحظ ان بعض التشريعات ( الحديثة ) تنص على اعتبار الربان ممثلا للشــاحنين كالقانون اللبنانى ( م ١١١ ) القانون البلجيكى ( م ٢٥٤/معدلة بقانون ١٢ أغسطس ١٩١١ ) •

(٢) دى كورسى De courcy : مقال فى المجلة الانتقادية revue critique سنة ١٨٨٥ ص ٣٠٤ وما بعدها ـ بعنوان « الربان وهل هو ممثل للشاحنين ؟ وبذات المعنى لوران (Laurin) : مقال فى حوليــات القانون التجارى جزء ( ١ ) سنة ١٨٨٦ ـ ١٨٨٧ ـ ص ٥ وما بعدها ـ بعنوان : « كلمة أخرى حول تمثيل الشاحنين بواسطة الربان » •

«Un mot encore sur la representation des charguers par le capitaine.»

(٣) دى كورسى ( هل الربان يعتبر وكيلا عن الشاحنين ) ـ مقال فى المجلة الانتقادية سنة ١٨٨٥ ـ ص ٣٠٤ وما بعدها ـ الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض . القــانون البحــرى ( طبعة ١٩٧٠ ) ـ ص ٢٠٢ =

على أن هذا الانكار المطلق لكل علاقة مباشرة بين الربان والشاحنين معيب بالمغالاة والتشدد ـ وانما قال البعض يوجد وكالة ضمنية خاصة مصدرها عقد النقل ومؤداها أن الشاحن يعهد الى الربان باتخاذ كافة الاجراءات اللازمة لنقل البضاعة والمحافظة عليها وصيانتها (١) .

وهذا الرأى مقبول على أساس أن موقف الربان ووضعه لايجعل من المستساغ معاملته كأنه أجنبى أو غريب عن العلاقة ، والنظر اليه كأى فرد من أفراد الناس : ذلك بأن المادة «١١٥» من القانون البحرى تلزمه فى حالة عدم صلاحية السفينة للسفر « اذا طرأ ذلك أثناء الرحلة » ـ بأن يستأجر سفينة أخرى أو أكثر ـ بمصاريف من طرفه ـ لنقل البضائع المشحونة على سفينته الى المحل المعين لها .

وفى حالة عدم تمكن الربان « القبودان » من استئجار سفينة أخرى ، فان الربان مكلف بأن يخطر الشاحنين بالحالة التى صار اليها مع اتخاذ كافة الطرق اللازمة لحفظ المشحونات .

ولهذا ذهب رأى الى القول بأن نيابة الربان عن الشاحنين انما هى نيابة قانونية مصدرها نصوص التشريع وأنه كلما

---

=

وص ٢٠٣ (تابع البند ٢٦٤) ويقرر هذا الشارح الجليل صراحة أن رأيه «على خلاف الاغلبية » وانظر رودبير جزء ( ١ ) بند ١٦٣ ص ١٩١ وبند ٣٠٠ و٣٠١ ص ٣٢٩ وما بعدها .

(١) ليفلان : تعليق فى دالوز ١٨٨٤ ـ ١ ـ ٤٤٩ ـ ولوران . مقاله فى حوليات القانون التجارى ١٨٨٦ ـ ١٨٨٧ ـ المشار اليه فيما سبق .

تعلق الأمر بالمحافظة على البضائع ونقلها فان الربان يعتبر ممثلا قانونيا للشاحنن ـ خصوصا عندما يقوم بالانفاق « من طرفه » لحفظ البضاعة أو للعمل على نقلها الى المحل المعين لهـا ـ فهو فى هذ الحالة يبرم التصرف لحساب الشاحنين وبالنيابة عنهم(١) وعلى ذلك يؤخذ الشاحنون بأعمال الربان فيلتزمون بسـداد المبالغ التى أنفقها كمـا تنصرف اليهـم آثار التصرفات التى أبرمهـا (٢) •

غير أن هناك سؤالا يطرح نفسه فى هذا المجال ـ وهـو : الى أى مدى يسأل الشاحنون عن المبالغ التى يضطر الربان الى انفاقها أو عن الالتزامات التى تقتضى الظروف منه أن يبرمهـا من أجل المحافظة على البضائع والعمـل على تحقيـق النتيجة المطلوبة من عقد النقل وهى وصول البضاعة الى المحـل المعين لهـا •

وتحديد مدى مسئولية الشاحنين فى هذا المقام يجعـل الفكر يتردد بين مذهبين يقول أولهمـا بأن مسئولية الشاحنين قاصرة على قيمة البضاعة ويتجه الآخر الى أن مسئولية الشاحنين تشمل جميع أموالهم •

---

(١) ريبير ـ ١ ـ ٨١٤ ـ نقض فرنسى ٦ مايو سنة ١٨٩١ ـ دالوز ـ ١٨٩١ ـ١ـ٤٦٨ـ وفى الفقه المصرى : الاستاذ احمد عبد الهادى ٣١٣ ـ الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ١٦١ والاسـتاذ على حسن يونس ( هامش صحيفة ٣٠١ ) •

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السـالف ذكره ـ ص ٣٠٢ ـ ونقض فرنسى ٢ ابريل ١٨٨٤ ـ دالوز ١٨٨٤ ـ ١ ـ ٤٤٩ ـ وتعليق لافبلان •

والرأى الأول ـ وهو القائل بأن مسئولية الشاحن محدودة بقيمة البضاعة يستند الى أن مصلحة الشاحنين تقف عند حد قيمة البضاعة لأنه لا جدوى من أن ينفق الربان مبالغ أكثر من قيمة البضاعة للمحافظة عليها فان هذا عبث وخروج عن حدود النيابة التى تقيدها مصلحة الأصيل فلا يسأل الشاحن عما زاد عن قيمة بضاعته ، لأنه فى هذه الحالة يفضل هلاكها عن الالتزام بما يربو عن قيمتها ، خصوصا وأن دعوى الربان على الشاحن فى هذا المقام تعتبر « دعوى عينية » لأن ما ينفقه الربان للمحافظة على البضاعة أو العمل على نقلها الى محلها لايعتبر من قبيل الخسارات العمومية وانما من قبيل الخسارات الخصوصية بل اننا حتى لو اعتبرناه خسارة عمومية فانه يقتصر على البضائع التى تكون محلا لعقد النقل • ومن جهة أخرى فان المجهز يستطيع أن يتمسك بتحديد مسئوليته عن أعمال الربان « أو أخطاء الربان اذا أخطأ » بحيث تقتصر على ثروته البحرية دون ثروته البرية ، ومايستطيع المجهز أن يتمسك به يسرى على الشاحنين بل ويجوز لهم من باب أولى (١) •

أما الرأى الثانى ـ وهو الراجح ـ فيقضى بمسئولية الشاحنين فى كل أموالهم (٢) من المصاريف التى أنفقها الربان

---

(١) فى هذا المعنى : نقض فرنسى ٢ ابريل ١٨٨٤ ـ دالوز ١٨٨٤ — ١ — ٤٤٩ ( سالف الذكر ) وديجاردان جزء ( ٢ ) ص ٧٠٥ — وكوفيه جزء أول ص ٦٨ ودى فاهوجبر ـ ١ ـ ٢٨٠ ـ مشار اليه فى كتاب الأستاذ الدكتور على حسن يونس سالف الذكر ص ٣٠٢ ( بالهامش ) •

(٢) انظر : سيرى سنة ١٨٨٥ ـ ١ ـ ٢٥ ـ ( حكم محكمة اكس فى ٢٨ مارس سنة ١٨٨١ ) ـ ومنشور أيضا فى J. Pal ١٨٨٥ ـ ١ ٣٩ ـ وهو

من أجل البضاعة : وذلك لأن تحديد مسئولية الشاحن قد يؤدى الى احجام الربان عن الانفاق حيث يجب الانفاق للمحافظة على البضائع ورعايتها أو انقاذها عند اللزوم ، وهـو ما يؤدى الى الاضرار بالشاحنين من حيث أردنا حمايتهم ٠

أضف الى ذلك أن الربان قـد لايعلم بالقيمـة الحقيقية للبضاعة فلا ينسب اليه خطأ اذا أنفق لصيانتها ، أو انقـاذها مبالغ تتجاوز قيمتها خصوصا فى حالات الانقاذ ، وهو ما يبطل حجة القائلين بأن الشاحن لو علم لآثر هـلاك البضاعة مع أن هذه الظروف قد تحدث « وغالبا ما تحدث » بعيدا عن الشاحنين وعن اشرافهم ، أو رقابتهم وهو ما يدعو الى تخويل الربان سلطة واسعة لا يتقيد فيها بمراعاة قيمة البضاعة التى قد يجهلها ٠

أما الحجة المستمدة من تحـديد مسئولية المجهـر بشروته البحرية فلا يمكن الأخذ بها بالنسبة الى الشاحنين (١) لأن هذا التحديد للمسئولية استثنائى وقاصر على المجهز ، فلا يقـاس عليه (٢) ، ولا يسرى على الشاحنين ، لأن الذمة المـالية وحدة

---

=

يتضمن بيان هـذا الرأى ( الراجح ) وما يسـتند اليه من حجج ٠ وانظر كذلك : القانون البحرى ( السفينة ) للاسـتاذ الدكتور على حسن يونس ( طبعة ١٩٦١ ) ص ٣٦٩ ــ بند ٤٦٨ ــ شوفو شرح القانون التجارى بند ٣٦٥ ص ٢٥١ و ٢٥٤ ٠

(١) ليون كان ورينو : تعليق على حكم النقض الفرنسى الصـادر فى ١٨٨٤/٤/٢ ــ ( دالوز ١٨٨٤ ــ ١ ــ ٤٤٩ ) ــ وسيرى ١٨٨٥ــ١ــ٢٤ ٠

(٢) انظر ريبير جزء أول بنـد ٨١٧ ص ٧٧٤ ــ وهو وان كان من انصار الرأى الأول الا انه لا يستند فى تبريره الى نص المادة ( ٢١٦ ) تجارى فرنسى لان هذا النص لا يحمى سوى مالك السفينة ٠ وانما يبرر تحديد مسئولية الشاحنين ( بالشحنة ) على أساس أن الدعوى عينية ٠

متكاملة والضمان العام هو الأصل ، ويقضى بمسئولية الشخص عن التزاماته فى جميع أمواله الحاضرة والمستقبلة فلا يمكن الخروج على هذا الأصل وتخصيص الضمان أو الذمة المالية للشخص « من جانبها السلبى » الا بنص صريح فى التشريع ولا وجود لمثل هذا النص فى خصوص مسئولية المجهز .

والموازنة بين الرأيين وما يستند اليه كل منهما من حجج يجعلنا نميل الى الرأى الثانى ، القائل بأن مسئولية الشاحنين عن الأموال التى أنفقها الربان هى مسئولية غير محدودة بل تمتد الى سائر ما يملكون من أموال (١) .

ويرى البعض أن مسئولية الشاحنين عما أنفقه الربان من المصروفات يرجع الى قاعدة أن « هلاك الشىء على صاحبه » res perit domino اذ تعتبر هذه المصروفات حتى ولو كانت غير عادية من قبيل الخسارات الخصوصية التى يتحملها صاحب الشىء أى صاحب البضاعة التى حلت بها الخسارة أو نشأ عنها المصروف غير العادى (٢) .

هذا وقد نصت المادة «٢٩» بحرى على الخسارات البحرية الخصوصية ومنها المصاريف التى أنفقت لتخليص السفينة أو البضائع « الفقرة الثانية من المادة » .

---

(١) من هذا الرأى — الاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ٣٠٣ — ومحكمة ( أكس ) Aix فى ٢٢ مارس ١٨٨١ — سيرى ١٨٨٥ — ١ — ٢٥ ( المشار إليه بالمرجع السابق ) .

(٢) الأستاذ الدكتور كامل ملش فى شرح القانون البحرى ص ٤٠٣ .

ومهما يكن من أمر فان الرأى قد اختلف فى رد حق الربان فى الرجوع على الشاحنين وبما أنفقه • فقال البعض أن مصدر هذا الحق هو احكام الفضالة (١) لأننا بصدد أمر عاجل استفاد منه الشاحنون • ولكن هذا الرأى مردود ، بأن الفضالة تفترض عدم وجود أية علاقة قانونية سابقة بين الفضولى ورب العمل وهو أمر يختلف على الوضع بالنسبة للربان اذ لايجوز معاملة الربان كأى فرد عادى «من عرض الطريق» على ماسبق القول(٢) يقرره القانون فى باب الفعل النافع بصفة عامة لامحل له هنا ، ويجب البحث عن تبرير آخر •

ولا نجد هذا التبرير الا فى فكرة النيابة القانونية (٣) حيث يلتزم الشاحن بدفع ما أنفقه الربان فى سبيل انقاذ بضائعه أو المحافظة عليها ورعايتها وتوصيلها على أساس أن القانون يعتبر الربان فى هذه الحالة ممثلا للشاحن ونائبا عنه • والنيابة فى هذا المجال ليست مستمدة من عقد النقل كما يذهب الى ذلك

---

(١) انظر حكم محكمة روان Rouen فى ٢٢ يونيو ١٩١٠ — المجلة الدولية للقانون البحرى — الجزء ( ٢٦ ) ص ٢٨٧ •

(٢) الأستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق بند ( ٣٧٠ ) ص ٣٠١ ويضيف ريبير الى ذلك حجة أخرى وهى أن الأحكام التى تستند الى الفضالة تقرر فى نفس الوقت أن الربان ملزم برعاية مصلحة الشاحنين مع أن الفضالة عمل ارادى ولا الزام فيه ( ريبير جزء ( ١ ) ص ٧٧٣ ) •

(٣) ريبير جزء ( ١ ) ص ٧٧٣ — شوفو ص ٢٤٩ بند ٣٦٢ وهذا هو الرأى الذى يأخذ به معظم شراح القانون المصرى أيضا ( انظر الأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٣٠١ هامش ( ١ ) : حيث اشار الى الأستاذ أحمد عبد الهادى ض ٣١٣ — الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ١٦١ ( ونقض فرنسى ٦ مايو ١٨٩١ — د — ١٨٩١ — ٤٦٨/١ ) •

أنصار فكرة الوكالة الضمنية وانما هى مستمدة من القانون كما قدمنا لأن التوازن التشريعى ما بين التزامات الناقل والتزامات الشاحن يقتضى الزام الشاحن بالنفقة المنصرفة فى سبيل آداء الناقل لا لتزامه بالمحافظة على البضاعة أثناء شحنها والعمل على تخليصها أو انقاذها عند الخطر ـ لأن التزام الناقل يقابله التزام على الشاحن •

والنصوص المقررة تشريعيا هى التى توحى بهذه الفكرة(١) التى أخذ بها معظم الفقهاء كما أخذت بها الكثير من المحاكم على ما قدمنا وهو ما يأخذ به مشروع القانون البحرى (٢) ، كما قررته التشريعات بنص صريح كالقانون اللبنانى مثلا • وقد سبقت الاشارة الى ذلك •

ويلاحظ أن التمثيل القانونى هنا يعتبر «تمثيل مصالح» représentation d'interêts بمعنى أنه ليس « تمثيل أشخاص » representation de personnes فلا يرجع الأمر فيه الى ارادة

---

(١) أنظر المادة ( ١١٥ ) التى توجب على الربان استئجار سفينة أخرى لنقل البضائع الى المحل المعين لها وذلك فى حالة ما اذا اصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ـ والمادة ( ٦٥ ) التى توجب على الربان أن يستنقذ ما خف حمله وغلا ثمنه من البضائع فى حالة الخطر المحدق ـ والمادة ( ٢٣٥ ) التى تقرر نظرية الخسارات المشتركة . وانظر كذلك : الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( ١٩٧٠ ) صحيفة ٢٠١ هامش رقم (٦) والبند ٢٦٤ حيث يقول ان المجموعة البحرية تلزم الربان بالقيام ببعض الأعمال رعاية لمصلحة الشاحنين اذا اضطرت الظروف الى ذلك .

(٢) أنظر الأستاذ الدكتور على حسن يونس ـ المرجع السابق ص ٣٠٢ وهوامشه ـ كتاب الأستاذ الدكتور على البارودى حيث يشير الى التزامات الشاحن وفقا لمعاهدة بروكسل ( المرجع المذكور ص ٤٤٢ ) .

الاصيل الصريحة أو الضمنية أو المفترضة وانما يرجع الأمر فيه الى العرف وما تفرضه أو تقتضيه الظروف فهو صورة « موضوعية » من صور التمثيل أو النيابة (١) ، تختلف تماما عن النيابة العادية التى يفترض فيها حلول ارادة النائب محل ارادة الاصيل وانما ينظر فيه فقط الى الظروف المحيطة بالنفقة التى صرفت أو بالتصرف الذى اتخذه الربان، على أساس المألوف بالنسبة لأوساط الربابنة ـ أى للربان العادى فى مثل هذه الظروف •

ويلاحظ فى هذا المقام أنه حتى بالنسبة للقائلين بأن دعوى الربان بالرجوع على الشاحنين فى هذه الأحوال تعتبر دعوى عينية (٢) ومحددة بقيمة البضاعة المشحونة ـ فانهم يقررون مسئولية الشاحن المطلقة « أى فى كل أمواله » على سبيل الاستثناء فى بعض الأحوال (٣) ، كما لو اضطر الربان الى الانفاق أو التعاقد بسبب خطأ الشاحن أو اذا اشترك الشاحن مع الربان فى العمل ، أو أجازه بعد حصوله ، أوكان قد منح الربان بشأن وكالة خاصة •

ويراعى فى هذا الشأن أن هذه القواعد كلها يمكن الاتفاق على خلافها وليست متعلقة بالنظام العام •

---

(١) انظر : رواست فى النيابة والوكالة والتمثيل القانونى ـ دروس للدكتوراه ـ جامعة باريس ـ سنة ١٩٤٥ ـ ١٩٤٦ .

(٢) من القائلين بأن الدعوى عينية : ريبير ( انظر ريبير جزء أول ص ٧٧٤ بند ٨١٧ ) . وقد سبقت الاشارة الى ذلك .

(٣) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٣٠٢ وانظر كذلك الاستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء القانون التجارى والبحرى ص ٤٢٤ .

## المطلب الثالث

## انصراف آثار التصرفات التى ابرمها الربان الى ذمة الشاحنين

تناولنا فى المطلب السابق التزام الشاحنين بسداد المبالغ التى أنفقها الربان لحفظ وصيانة البضائع المشحونة وقد يظن الباحث « لأول وهلة » أن ما قيل فى شأن الالتزام المذكور يمكن أن يقال فى شأن التزام الشاحنين بالتصرفات التى أبرمها الربان لحفظ وصيانة بضائعهم أو انقاذها . ولكن هناك فرقا لايمكن اغفاله بين الالتزامين ـ الالتزام بسداد ما أنفقه الربان يمكن أن يكون مصدره الفضالة أو الاثراء بلا سبب . وقد ذهب البعض (١) الى القول بذلك واعتبروا الفعل النافع أساسا لذلك الالتزام ـ على ما سبق القول في المطلب الثانى من هذا الفصل . أما التزام الشاحنين بالتصرفات التى أجراها الربان بخصوص ما يخصهم من البضائع فلا يمكن رده الى فكرة الفضالة ، لأن الفضالة لا تجرى أحكامها الا بالنسبة للأفعال المادية النافعة ، أما فى هذا المطلب فاننا نتناول بحث التصرفات القانونية التى يجريها الربان وانصراف أثرها الى الشاحنين وهو مالا يمكن أن تكون الفضالة مصدرا أو أساسا له وانما يرد الى فكرة أخرى هى فكرة النيابة الضرورية أو

---

(١) حكم محكمة روان ١٩١٠/٦/٢٢ ( المجلة الدولية للقانون البحرى جزء ٢٦ ص ٢٨٧ ) . وقد سبقت الاشارة اليه . ويرى ريبير أن استخدام المحاكم لفكرة « الفضالة » ليس الا وسيلة لاستبعاد فكرة الوكالة الاتفاقية لأن هذا التكييف الاخير غير صحيح . ( ريبير جزء ( ١ ) ص ٧٧٣ ) .

التمثيل القانوني (١) وهى الفكرة التى قال بها الجانب الغالب من شراح القانون البحرى وهى السائدة فى الفقه الآن ٠

غير أنه يجدر بنا أن نشير قبل أن نبحث فى الاساس الذى يرجع اليه ارتباط الشاحنين أو تقيدهم بتصرفات الربان يجدر بنا أن نبحث فيما اذا كان هذا المبدأ مقررا من عدمه ، وصحيحا فى القانون أم أنه يصطدم مع المبادىء الأساسية فيه؟

وفى هذا المقام نجد أن هنالك فكرتين :

الأولى : تنفى كل رابطة بين الشاحنين والربان ـ وتعتبر أن الربان ليس الا أداة لتنفيذ التزامات المجهز ـ فهو يمثل المجهز ولا يمكن أن يكون ممثلا للشاحنين (٢) أما ارتباط

---

(١) انظر ما سبق ذكره فى هذا الشأن : وخاصة : الأستاذ الدكتور على حسن يونس ص ٣٠١ بند ٣٧٠ ـ الأستاذ أحمد عبد الهادى ٣١٢ والأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ـ ١٦١ ـ ريبير جزء ( ١ ) بند ٨١٤ ـ شوفو ص ٢٤٩ بند ٣٦٢ وهذا هو الرأى الذى ننضم اليه .

(٢) من هذا الرأى ( فى الفقه المصرى ) : الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ـ فى القانون البحرى ( طبعة ١٩٧٠ ) ص ٢٠٢ حيث يقول « نحن ـ على خلاف الاغلبية ـ نرى ان الشاحنين لا علاقة لهم بالربان الا بصفة تابعا للمجهز وانه لا تقوم بينهم وبينه اى علاقة عقدية مباشرة » .

وفى صحيفة ٢٠٣ يقرر أن الربان لا يتعهد قبل الشاحنين بأى التزام وكل ما هنالك أنه يقوم فى تنفيذ عقد العمل بدور التابع للملتزم اصلا بتنفيذه وهو المجهز وان مسئولية الربان عن المحافظة على البضاعة ( بنص المادة ( ٣٦ ) بحرى ) هى مسئولية فى مواجهة المجهز لا فى مواجهة الشاحنين . وقد اشار الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض الى روديير فى الموجز رقم ٢٥٩ .

وأنظر فى الفقه الفرنسى : دى كورسى ( مقاله فى المجلة الانتقادية ١٨٨٥ ص ٣٠٤ ) ودانجون جزء ( ٢ ) نبذة ٦٨٣ .

الربان بالشاحنين فهو يتمخض عن رابطة غير مباشرة باعتباره عاملا من عمال المجهز أو تابعا من تابعيه يقوم بتنفيذ عقد النقل الذى ارتبط فيه المجهز بالشاحنين ، ومن ثم فان أى عمل يجريه الربان فى هذا المجال يعتبر منسوبا الى المجهز وهذا الأخير هو الذى يملك الرجوع على الشاحنين بما أفادهم به ذلك العمل ، كما يملك الشاحنون الرجوع على المجهز بالتعويضات اذا أصابتهم خسارة أو لحق بهم ضرر من جراء عمل المجهز أو تابعيه ـ وهذه صورة من صور المسئولية عن فعل الغير ـ يقابلها استفادة المسئول عن عمل ذلك الغير « من تابعيه وأعوانه » وعلى رأسهم ربان السفينة ـ اذا كان فعل التابع مفيدا للشاحنين .

وفى هذه الحالة يمكن أن يقال أن الذى يمثل الشاحنين فى هذه التصرفات هو المجهز نفسه وأن رجوع الربان على الشاحنين ليس الا باعتباره نائبا عن المجهز الذى يكون هو صاحب الحق المباشر فى الرجوع على الشاحنين باعتباره ممثلهم القانونى فى تلك التصرفات .

والثانية : فهى التى تذهب الى اعتبار الربان نائبا عن الشاحنين وممثلا مباشرا لهم ـ والتمثيل هنا هو تمثيل قانونى مصدره نصوص القانون (١) ـ وهو نوع من تمثيل المصالح

---

(١) ريبير : شرح القانون البحرى جزء أول بند ٨١١ صحيفة ٧٦٧ وبند ٨١٦ صحيفة ٧٧١ وما بعدها وخصوصا صحيفة ٧٧٣ فى نهايتها . ( وفى الفقه المصرى ) : المراجع المشار اليها آنفا ، وهذا هو الرأى الراجح ولم يخرج عليه سوى الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ـ على ما سبق ذكره .

أى أنه يقوم على اعتبارات موضوعية بصرف النظر عن ارادة صاحب المصلحة نفسه ـ وهو ما سبقت الاشارة اليه فى ختام المطلب السابق ٠

واذا استعرضنا آراء الفقهاء واحكام القضاء نجد أن الفكرة الثانية هى السائدة وهى فكرة التمثيل القانونى ٠ فقد اعتنقها فى الفقه الفرنسى العلامة ريبير (١) حيث يقول « أن الربان ليس محتاجا الى التصريح بأنه يتعامل باسم مالك السفينة ( أو الشاحنين ) اذ أنه يتعاقد وتنصرف آثار تعاقده الى المنتفع أو المستنيد بالعقد (٢) ، وفى هذا المجال يذهب البعض الى تشبيه الربان بالنائب الذى يمثل الغير فى القانون الرومانى representant du droit romain ولكن هذا التشبيه غير دقيق (٣) ( لأن النائب الذى يمثل الغير فى القانون الرومانى ) كان يتعاقد باسمه ولا يستطيع ان يتعامل باسم من ينوب عنه ومن ثم فقد كان الالتزام يسند اليه وكان هو الذى يكتسب الحقوق ثم ينقلها لموكله ، أما الربان فهو لايلتزم شخصيا ولا يصبح هو دائنا لحساب نفسه ولكنه يتعامل لحساب الغير دون أن يكون محتاجا الى الافصاح عن ذلك لتبرير نيابته عن الغير ، فهو يؤدى مهمة ويقوم بوظيفة تضعها الظروف على عاتقه أما جميع النتائج القانونية التى تتولد عن ذلك فالذى

---

(١) الجزء الأول من شرح القانون البحرى ص ٨١٤ ٠

(٢) محكمة اكس Aix ١٢ مارس ١٩٢٧ المجلة الدولية للقانون البحرى الجزء ( ٣١ ) ص ٦٤ ٠

(٣) ريبير ـ المرجع السابق ـ فى نفس الموضوع المشار اليه ٠

يتأثر بها هو الغير الذى ينوب الربان عنه » ( أى مالك السفينة أو الشاحن حسب الاحوال ) •

وقد أخذ الفقه المصرى بهذه الفكرة فقال بها استاذنا الكبير الدكتور على حسن يونس (١) ، كما قال بها من قبل الاستاذ أحمد عبد الهادى (٢) والاستاذ الدكتور مصطفى طه (٣) ، وهو ما حكمت به محكمة النقض الفرنسية (٤) وما قرره المشروع التمهيدى للقانون البحرى (٥) كما أن هذا هو ما تنص عليه اغلب التشريعات الحديثة (٦) •

ولم يشذ عن هذا الرأى سوى نفر قليل من الشراح كما تقدمت الاشارة فى المطلب السابق •

ويضيف الفقه أن الربان اذ يوقع سندات الشحن ، يلزم من يكون هو تابعا له أو وكيلا عنه أيا كانت الروابط التعاقدية التى صدر على أساسها السند وهذه صورة من صور التصرف القانونى المجرد (٧) •

---

(١) القانون البحرى سنة ١٩٦٩ جزء أول ص ٣٠١ •

(٢) القانون البحرى ص ٣١٣ •

(٣) المطول ص ١٦١ •

(٤) نقض ٦ مايو سنة ١٨٩١ ــ دالوز ــ ١٨٩١ ــ١ــ٤٦٨ •

(٥) فى الفقرة الثالثة من المادة ( ٧٧ ) من المشروع التى تنص على أن الربان يباشر السلطات التى يخوله اياها القانون ازاء كل ذوى المصالح فى السفينة وفى الحمولة •

(٦) كالقانون اللبنانى الذى يعتبر الربان ممثلا للبضاعة التى استلمها ( المادة ١١١ من القانون البحرى اللبنانى وقد سبقت الاشارة الى ذلك •

(٧) انظر : العقود البحرية للاستاذ الدكتور على حسن يونس بند ٤٥ صحيفة ٦٢ والقانون البحرى لنفس المؤلف طبعة سنة ١٩٦٠ ص ٤٦ ــ

فالاعباء التي يتحملها الربان أو يرتبط بها في سبيل شحن البضاعة أو تستيفها ورصها أو رعايتها والمحافظة عليها أثناء الرحلة أو انقاذها عند الخطر أو تفريغها عند الوصول - كل ذلك يعتبر من قبيل الالتزام التبعي الذى يتفرغ عن عقد النقل والذى يؤدى الى تحميل الشاحن بكل ما التزم به الربان في سبيل الشحنة ٠

وليس يفوتنا أن نشير في ختام هذا المطلب الى أن البعض قد يستنتج في هذا المجال وجود وكالة ضمنية للربان مصدرها عقد النقل ذاته ، على أساس أن عقد النقل ينطوى ضمنا على تفويض الربان في اتخاذ كل ما يلزم لمصلحة البضاعة ٠ وهو ما قال به بعض الشراح فعلا (١) ، وما اتجهت اليه بعض أحكام القضاء (٢) ولكنه رأى منتقد لأنه ينطوى على تحميل العقد بما لم يتجه اليه قصد المتعاقدين حقا (٣) ٠

---

=

ومبادىء القانون البحرى للاستاذ الدكتور على البارودى سنة ١٩٧٥ بند ١١٩ ص ١٤٣ ويلاحظ أن المادة ( ١٠٠ ) من القانون البحرى تنص على وجوب أن يحمل سند الشحن امضاء كل من الربان والشاحن . ولا غنى عن توقيع الربان باعتباره مسئولا عن البضاعة ( أنظر فى هذا المعنى الدكتورة أميرة صدقى : دروس فى القانون البحرى - ١٩٧٥ - ص ٢٩٨ ) .

(١) ومنهم لوران Laurin حوليات القانون التجارى سنة ١٨٨٦ - ١٨٨٧ - ص ٥ ) وليفلان ( تعليق فى دالوز ١٨٨٤ - ١ - ٤٤٩ ) .

(٢) روان ١٩١٠/٦/٢٢ - المجلة الدولية - ٢٦ - ٢٨٧ .

(٣) الأستاذ الدكتور على حسن يونس ( ١٩٦٩ ) جزء أول ص ٤٢٠ بند ٣٦٩ .

كما يلاحظ من جهة أخرى أن الفكر قد يتجه الى القول بأن الربان حين يتعاقد بشأن البضاعة فان العقد الذى يبرمه ينطوى على اشتراط لمصلحة الشاحن (١) ، وهورأى قد يصدق بالنسبة للحقوق المتولدة عن تلك العقود التى يبرمها الربان بشأن البضاعة ، ولكنه يغطى حالة الالتزام الذى ينشأ عن تلك العقود (٢) ، وقد ذكــرنا أن ذلك الالتزام ينصرف أثره الى الشاحنين وهو ما تقصر عن تبريره فكرة الاشــتراط لمصــلحة الغير وانما تبرره فكرة النيــــابة أو التمثيل القانونى ، التى أوضحنا مميزاتها •

وفى اعتقادنا انها تمثل أفضل الاراء وأرجحها فى هذا المجــــال •

---

(١) او لمصلحة المرسل اليه .

(٢) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : شرح القانون البحرى ١٩٦٨ ص ٣٧٨ وانظر المادة ( ٣٦ ) من التقنين البحرى . ويلاحظ ان سند الشحن وحدة لا تتجزأ فلا يستطيع المرسل اليه أن يتمسك بالحقوق الناشئة عنه ويفلت من الالتزامات الواردة فيه ( ريبير جزء ( ٢ ) رقم ١٥٨٦ و ١٦٦١ والاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض رقم ٣٧١ ) وهناك راى بأن العقد يكسب الغير حقوقا ولكنه لا يرتب فى ذمته التزاما وذلك وفقا للمادة (١٥٢) مدنى .

وانظر فى ذلك الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى – المرجع السابق – منتصف صحيفة ٣٧٨ ) .

# الباب الثالث

## السلطات الاستثنائية للربان باعتباره ممثلا للسلطة العامة

### مقدمة

ليس الربان موظفا عاما (١) فهو ليس تابعا للدولة أو للحكومة أو لاحدى وزاراتها أو مصالحها — وانما هو — كما سبق القول — تابع للمجهز (٢)، ومرتبط معه بعقد عمل — وان كانت له مميزات خاصة باعتباره « عقد عمل بحرى » ومن ثم فانه خاضع للمجهز، ويعتبر من تابعية الذين يسأل عنهم مسئولية المتبوع من أفعال تابعية — بالنسبة لاخطائهم التقصيرية — كما يسأل عنهم مسئولية الاصيل عن نائبه بالنسبة لتصرفاتهم مع الغير ولاخطائهم التعاقدية ٠

كذلك لا يعتبر الربان ممن يخضعون لقانون العمل (٣)، فان طبيعة الملاحة البحرية، وظروف العمل على السفن قد

---

(١و٢) يراجع الاستاذ الدكتور على حسن يونس ص٢٩٦ بند ٣٦٦ — الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه الموجز فى القانون البحرى ( سنة ١٩٧١ ) بند ٢٠٩ ص ١٦٨ حكم محكمة روان ١٩٢٨/١٢/١٤ المجلة الدولية — ٢٥ — ٢٢٥ مشار اليه فى المرجع السابق مباشرة ٠

(٣) الاستاذ الدكتور حسن كيره : أصول قانون العمل — الطبعة الثالثة — سنة ١٩٧٩ بند ( ٥٨ ) ص ١٢٦ — ١٢٧ ٠

اقتضت وضع تنظيم خاص لعقد العمل البحرى (1) ، وهو ما يتضمنه الفصل الخامس من التقنين البحرى تحت عنوان « فى استخدام ضباط السفينة وملاحيها وأجرهم » ــ وهو ما يؤدى الى استبعاد عمال البحر من نطاق تطبيق قانون عقد العمل الفردى • وهو ما ينص عليه قانون العمل فى المادة (١/د) منه وفى المادة (٨٨/ج) حيث يقرر صراحة ما يأتى :

« يستثنى من تطبيق احكام هذا الفصل ( الخاص بعقد العمل الفردى ) ضباط السفن البحرية ومهندسوها وملاحوها وغيرهم ممن يسرى عليهم قانون التجارة البحرى » (2) •

---

(١) انظر فى عقد العمل البحرى : استاذنا الدكتور على حسن يونس : العقود البحرية ص ١٦٩ ــ وما بعدها ــ وفى محاضرات تشريع العمل البحرى وتوجيده فى البلاد العربية ( القاها الدكتور محمد كامل أمين ملش فى معهد الدراسات العربية العالية ) •

ويراجع القانون رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ وقواعده تحكم العلاقة بين المجهز والربان ( انظر فى ذلك : الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى: القانون البحرى ( ١٩٦٨ ) ص ٢٥٤ ــ نهاية بند ٢١٦ ) •

(٢) ذهب البعض الى وجوب تشبيه الربان برجال الطاقم واعتباره مستخدما يرتبط مع المجهز بعقد عمل ولا شك فى صحة هذا النظر حيث ينطبق تشريع العمل البحرى على الربان بصفة أساسية ( الدكتورة اميرة صدقى ص ١٩٩ فى كتابها : دروس فى القانون البحرى سابق الاشارة اليه ــ ومراجعها ) ــ ولا يقدح فى ذلك قيام الربان بتصرفات قانونية بصفة نائبا عن المجهز لان ارتباطه بعقد العمل يمتزج بالوكالة ( ريبير رقم ٧٠٨ ــ مشار اليه فى مؤلف الدكتورة أميرة صدقى المنوه عنه فيما سبق ص ١٩٩ وهوامشها ) •

ويشير شراح قانون العمل الى أن هذا الاستثناء قاصر على أحكام عقد العمل الفردى دون سواها ـ دون باقى احكام تقنين العمل ـ مما يعنى خضوعهم فى الاصل لهذه الإحكام الاخيرة ( باعتبارها القواعد العامة ) ـ مالم توجد احكام خاصة بهم فى شان ما تعرض له من مسائل (١) ٠

ويذكر الفقهاء في هذا الشأن أن احكام القانون البحرى قد أصبحت متخلفة عن تطور الملاحة البحرية الحديثة ولذلك أصدر المشرع المرسوم بقانون رقم ٢٥٣ لسنة ١٩٥٢ خاصاً بتنظيم شئون أفراد طاقم السفن المصرية ، ثم أصدر القانون رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ فى شأن عقد العمل البحرى (٢) ٠

وهذا القانون يحيل خاصة على تقنين العمل وتقنين التأمينات الاجتماعية في بعض المواضع ، على أن من المسلم به أن عمال البحر مستبعدون من الخضوع لاحكام عقد العمل الفردى ، وأن لم يكن استبعادهم كاملا (١) ، لانه فى حالة عدم وجود نص خاص في عقد العمل البحرى فلا مفر من الالتجاء الى الاحكام العامة المقررة فى تقنين العمل ، وفى التقنين

---

(١) الاستاذ الدكتور حسن كيرة : أصول قانون العمل ـ المرجع السابق ـ بند ( ٥٨ ) ص ١٢٦ ـ ١٢٧ سابق الإشارة اليه .

(٢) النشرة التشريعية ـ عدد يونيو ١٩٥٩ صحيفة ٢٠٣١ ـ ٢٠٤١ . والاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى المرجع السابق ص ٢٥٢ وما بعدها بند ٢٨٦ وما بعده .

(٣) الاستاذ الدكتور فتحى عبد الصبور : عقد العمل : فقرة ٨٢٨ ص ٨٤٢ ويراجع الاستاذ الدكتور جلال العدوى فى عقد العمل ص ١٢٩ فقرة ١٣٤ .

المدني ، باعتبارها احكاما احتياطية ، وبشرط ألا تتعارض مع أحكام قانون العمل البحرى رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ .

وما يصدق على ضباط السفينة وأفراد الطاقم يصدق أيضا على الربان فهو عميدهم وهو رئيس الطاقم الذى يباشر عمله على ظهر السفينة ، ومن ثم فلا مفر من اخضاعه لقانون عقد العمل البحرى (١) .

وعلى ضوء ما تقدم ، يمكن أن نقرر أيضا أن الربان لا ينتمى الى القطاع العام ، ولا يعتبر من العاملين الخاضعين للقانون رقم ٤٤٨ لسنة ١٩٧٨ ، الذى ينظم المركز القانوني للعاملين بالقطاع العام ، وذلك لأن علاقة العاملين بالقطاع العام — بالشركات التى يعملون فيها — هى علاقة تعاقدية تخضع لاحكام قوانين العمل والتأمينات الاجتماعية وفقا لما استقر عليه قضاء النقض (٢) ، ومن ثم فلا يخضع الربان

---

(١) الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز فى القانون البحرى — الطبعة الثانية . ( سنة ١٩٥٨ ) فقرة ١٣٦ — وانظر المادة ( ٣ ) من قانون عقد العمل البحرى التى يرى بعض الشراح على اساسها ان الربان يعتبر ملاحا فى علاقته بالمجهز : ( وانظر الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٥٦ ) .

على ان رابطة العمل وحدها لا تكفى لتفسير الربان بالمجهز لان المادة ( ٣٢ ) تنص على جواز عزل الربان دون تعويض وهو مالا يمكن تبريره الا على اساس ان العقد يمزج بين العمل والوكالة ( ربيير جزء اول ص ٧٦٥ بند ٨٠٩ ؛ وان كان النص منتقدا حتى على اساس الوكالة ( الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : أصول رقم ٢٣٨ مشار اليه فى شرح القانون البحرى للاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٥٥ هامش ٢ ) ويرى ان نص المادة ( ٣٢ ) بحرى يعتبر معطلا بنصوص عقد العمل البحرى ( ص ٢٥٥ — ٢٥٦ ) .

(٢) نقض ٢ يونيو ١٩٧٠ و ٨ ديسمبر ١٩٧١ — المجموعة ٢١ رقم ١٥٨ ص ٩٧٩ .

لاحكام لائحة نظام موظفى وعمال المؤسسات العامة التى صدر بهـا القرار الجمهورى رقم ١٥٢٨ لسنة ١٩٦١ ، كما لايخضع « الربان » لأحكام اللائحة الخاصة بنظام العاملين فى الشركات التابعة للمؤسسات العامة التى صدر بها القرار الجمهورى رقم ٢٣٤٦ لسنة ١٩٦٢ وكذلك لا يخضع لأحكام القرار الجمهورى رقم ٢٣٠٩ لسنة ١٩٦٦ الخاص بنظام العاملين بالقطاع العام ولا القرار بقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٧١ الصادر بعد ذلك كما لايخضع ( الربان ) للقانون رقم ٤٨ لسنة ١٩٧٨ الذى سبقت الاشارة اليه ـ لأن الربان ليس من موظفى أو عمال المؤسسات العامة أو من العاملين بالقطاع العام ـ لأن هؤلاء يخضعـون أساسا لقانون العمل وقد قدمنا أن الربان والعاملين على ظهـر السفن يخرجون من نطاق تطبيقه ٠

على أن من المسلم به أن الربان وان كان يرتبط مع المجهز بعقد عمل بحرى ـ له طبيعته وأحكامه الخاصة ـ الا أنه مزود ( بحكم طبيعة عمله ) بسلطات استثنائية شبيهة بسلطات الموظف العام الذى ينتمى الى فصيلة العاملين فى الدولة وفروعها ـ بل وقد لا يزود بها الموظف العام بنفسه فى الظروف العادية[1] ٠

ويرجع ذلك الى أن الربان بحـكم كونه قائد السـفينة والمسيطر عليها ، يكلف بأداء بعض الخدمات العـامة التى تقتضيها الضرورة نظـرا لوجود السفينة فى عرض البحـر ،

---

(١) أنظـر الأسـتاذ الدكتور محمود سـمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) ص ٢٦٤ بنـد ٢٢٣ ٠

وبعدها عن سلطات الدولة (١) ، سواء فى ذلك سلطات الأمن أو سلطات التوثيق ، والضبط القضائى ـ كما أن وجود السفينة فى عرض البحر تواجه أخطار طبيعية غير معتادة ، وليس ثمة من يراقبها أو يشرف عليها من سلطات الدولة ـ يعتبر فى حد ذاته ضرورة تستلزم وجود من يسيطر ويصدر الاوامر والقرارات ويعمل على حفظ النظام واحترام قوانين الدولة التى تحمل السفينة علمها ـ وليس ثمة من يتولى هذه المهمة ( بالضرورة وبطبيعة الحال ) غير الربان .

لهذا كان الربان فى هذه الاحوال معتبرا كأنه هو ممثل الدولة أو ممثل السلطة العامة فى كل ما تقتضيه الرحلة البحرية ، مادام بعيداً عن الميناء ( بالقدر الذى ينقل اليه هذه السلطة ) أى طالما كانت السفينة بعيدة عن متناول السلطة العامة .

وهنرى فيما يلى مظاهر هذه السلطات الاستثنائية المخولة للربان كممثل للسلطة العامة فى الدولة ونعالج هذه السلطات المختلفة على الوجه التالى :

---

(١) شنوفو : شرح القانون البحرى ـ وخاصة البند ٣٥٣ ص ٢٤٣ والبند ٣٥٤ ص ٢٤٤ حيث أوضح الشارح فيهما أن السفينة تضم مجتمعا صغيرا لابد له من حاكم يكون مسئولا وحده عن حفظ الأمن وتصريف الامور . ويرى بعض الشراح انه يقوم بهذه الاختصاصات بتفويض من السلطات العامة على أساس ان سلامة السفينة والركاب تعتبر مسألة متعلقة بالمصلحة العامة ( الدكتورة أميرة صدقى : دروس ص ١٩٠ ) . وانظر الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى المرجع سالف الذكر ص ٢٣٩ بند ٢٧٠ حيث ترى أن اعتبار الربان ممثلا للسلطة العامة على ظهر السفينة هو أمر تقتضيه طبيعة الرحلة البحرية لان السفينة جزء من أقليم الدولة وتكلف الدولة بحفظ النظام فيه .

١ ـ سلطة التأديب والتحقيق والعقاب ٠

٢ ـ ثم سلطة التوثيق والضبط القضائى ٠

٣ ـ ثم حصانة الربان والضمانات التى تدعم سلطته وتكفل ممارسته لها على أوفى وجه ـ مع بيان الضوابط التى تقيد هذه السلطة فى نفس الوقت حتى لا تكون تلك الحصانة وتلك الضمانات المخولة للربان سببا فى تعسفه وطغيانه واساءته فى استعمال سلطاته بما ينحرف بها عن الغايات التى من أجلها منحت اليه ٠ وعلى هذا سينقسم هذا الباب الى ثلاثة فصول ـ نعالج فى كل فصل منها موضوعا مما أشرنا اليه بنفس الترتيب الذى سبق لنا سرده فيما تقدم ٠

وفيما يلى بيان ذلك : ـ

# الفصل الأول

## سلطة التاديب والتحقيق والعقاب

لاشك فى أن من يتأمل سلطة الربان فى هذا المقام يدرك أنها سلطة واسعة النطاق (١) ، اذ تشمل ثلاثة أمور كل منها جسيم • أولها : التأديب • وثانيها : التحقيق • وثالثها : العقاب ، وهو ما يحدو بنا الى تقسيم هذا الفصل الى ثلاثة مطالب طبقا لما تقدم •

### المطلب الاول

### سلطة التاديب

يجمع الفقه والقضاء على أن الربان هو المسيطر على السفينة وله بهذه المثابة سلطة حفظ النظام والأمن فيها سواء أكانت راسية على الشاطىء ــ أم جارية فى عرض البحر•

---

(١) انظر شوفو : القانون البحرى ص ٢٤١ وما بعدها ــ فقرة ٣٥١ وما بعدها وعلى الخصوص فقرة ( ٣٥٤ ) حيث يتحدث عن السلطة المخولة للربان والمتصلة بالوظائف العامة ــ وانظر كذلك الربان ( المطول ) فى شرح القانون البحرى الجزء الاول ص ١٩١ بند ١٦٣ وهو يذكر أن الربان يستمد سلطته ( كموظف عام ) من القانون ولذلك فلا مجال للاتفاق مع المجهز على خلاف ما هو مقرر فى هذا الصدد .

وللربان فى سبيل حفظ النظام والأمن فى السفينة حق استعمال القوة عند الاقتضاء وذلك بالنسبة الى جميع الموجودين على السفينة وفى هذا الشأن نجد أن الأمر ليس محلا للخلاف، فيشير الأستاذ أحمد عبد الهادى الى أن الربان هو قائد السفينة الذى تتركز بين يديه ادارتها ورئاسة رجال الطاقم فيهـــا واليه يرجع اتخاذ كافة الاجراءات اللازمة لنجاح الرســـالة البحـــرية (١) ٠

ويلاحظ بالنسبة لهذه المسألة أن الذى يحدد الرســـالة « البحرية » هو مالك السفينة أو مجهـــزها وأن الربان هو المكلف بتحقيق ما رسمه المجهز ٠ فهو وان كـــان يتحكم فى الرسالة البحرية بالنسبة لجانبها التنفيذى الا أنه لا يستطيع أن يعدل فى شروطها ـ بل يتعين عليه أن يسير بها فى الاتجاه المرســوم ٠ وليس من سلطته أن يغير خــط ســير السفينة(٢) ـ ولو الى طريق أقصر أو أقل كلفة ٠ والقــانون البحـــرى « المادة ٤٢ » يفرض وجوده دائمــا فى السفينة ـ من الوقت الذى يبتدىء فيه السفر الى وقت وصوله الى مرسى مأمـــون (٣) وعليه الاستعانة عند الاقتضاء بالمرشدين العـــارفين بمداخل

---

(١) الاستاذ أحمد عبد الهادى : القانون البحرى : الجزء الاول ـ طبعة ١٩٤٦ ص ٢١٤ بند ٣٢١ ( و ص ٣٢٧ بند ٣٣٥ ) ٠

(٢) أنظر : الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : القانون البحرى ( ١٩٧٠ ) ص ٤٨٠ بند ٦١٦ الانحراف عن الطريق ) وما بعد ذلك وخاصة (بند ٦١٧) وانظر ريبير جزء أول صحيفة ٥٥٢ بند ٥١٩ ( بصفة خاصة ) ٠

(٣) يراجع الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش : شرح القانون البحرى ( ١٩٥١ ) ص ١٦٢ بند ١٧٨ ٠ والاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى المرجع سالف الاشارة اليه بند ٢٦٣ ص ٢٢٢ ٠

الموانى والقنوات والأنهار ـ وان كان صعود المرشد الى السفينة لا يعفى الربان من واجب وجوده شخصيا فيها ومسئوليته عن جميع الحوادث تجاه المجهز والشاحنين (١) ٠

ولما كان الربان مسئولا عن حفظ النظام على ظهر السفينة فان ذلك يستتبع تخويله سلطة اصدار الأوامر واتخاذ الاجراءات التى تحقق الأمن على ظهرها ـ ويكون له بالتالى حق تأديب رجال الطاقم والأشخاص الآخرين الموجودين على السفينة الذين يخالفون أوامره او لاينفذون الاجراءات التى أمر باتباعها (٢) ٠

وكانت المادة «٢٠» من القانون رقم ٣٣ لسنة ١٩٣٩ « بشأن المحافظة على النظام والتأديب فى البواخر » تنص على أن ربان السفينة له على كل الموجودين بها السلطة التى يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة والأشخاص المسافرين عليها أو البضائع المشحونة بها وسلامة الرحلة ٠ ويجوز له ان

---

(١) الأستاذ احمد عبد الهادى : المرجع السابق بند ( ٣٢٠ ) ص ٣١٤ ـ والاستاذ الدكتور محمد كامل ملش : شرح القانون البحرى طبعة ١٩٥١ ص ١٤٩ هامش ( ٢ ) فاهل شرح القانون البحرى ـ بند ١٩٤ و ٣٠١ . وانظر كذلك : الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) ص ٢٧٢ حيث يشير الى ان الربان لا يجوز أن يتخلى للمرشد عن قيادة السفينة وان فعل فانه يظل مسئولا . كما انه لا يلتزم باتباع رأى المرشد

(٢) الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢١٦ وهامشها والاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى المرجع السابق ذكره بند ٢٧١ ص ٢٣٩ ـ الدكتورة أميرة صدقى : دروس فى القانون البحرى ( ١٩٧٥ ) ص ١٩٦ وانظر ريبير جزء اول ص ٥٢٥ بند ٥٢٦ وما بعده وانظر كذلك نفس المرجع ريبير بند ٤٦٨ ص ٤٧١ و ص ٤٨٧ ) ٠

يتخذ وسائل القوة لحفظ النظام فى السفينة وله أن يطلب لهذا الغرض معونة الأشخاص المسافرين على السفينة أو أن يطلب عند الضرورة تدخل السلطات المحلية (١) ، اذا كان راسيا فى ميناء أجنبى .

وقد كان القانون رقم ٣٣ لسنة ١٩٣٩ ينص كذلك فى المواد من «١٥» الى «١٩» منه ـ على ما للربان من سلطات التأديب بما لايخرج عن المعانى المتقدمة .

وقد استعيض عن القانون المذكور (٢) بقانون آخر جديد هو القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن . وهو يتضمن نفس الأحكام التى كان يقررها القانون السابق فى هذا الخصوص وبنفس العبارات تقريبا . « تراجع المواد ١ و ٢ و ٣ و ٤ من القانون الجديد ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ » (٣) .

وهكذا نرى أن سلطة الربان في التأديب مقررة بنصوص تشريعية لاتكاد تختلف من قانون الى آخر مهما طرأ على التشريع من تعديلات وذلك لأن سلطة الربان فى التأديب هى سلطة

---

(١) تراجع المادة الاولى من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الامن والنظام والتاديب فى السفر .

(٢) وكان يسمى ( قانون حفظ النظام والتأديب على البواخر ) .

(٣) يراجع فى نطاق تطبيق هذا القانون : الأستاذ الدكتور على حسن يونس هامش صحيفتى ٢٩٦ و٢٩٧ وتنفيذا لهذا القانون صدر قرار وزير الحربية رقم ( ٣١٤٠ ) لسنة ١٩٦٠ فى شأن تأديب ربان أو أفراد طاقم السفينة ـ الوقائع ـ ٨٢ ـ فى ١٩٦٠/١٠/٢٠ ( يراجع الاستاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٩٨ وهامشها ) .

تمليها الضرورة (1) وتفرضها طبيعة الأشياء وليس تقنينها فى نصوص التشريع الا تقريرا لحقيقة الواقع •

ويلاحظ كذلك أخيرا ـ أن حق الربان فى حفظ الأمن البحرى وان كان فى الأصل مقيدا بالسفينة التى يرأسها ، الا أنه قد يمتد الى سفن أخرى ، كما لو كانت هنالك جملة سفن تجارية راسية فى ميناء واحد وكانت تنتمى جميعها لدولة واحدة ، فان السلطة على هذه السفن جميعا تكون لأقدم الربابنة فيها (2) •

المطلب الثانى

سلطة التحقيق

نص القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ ـ الخاص بشئون الأمن والنظام والتأديب فى السفن ـ فى مادته الأولى ـ على أنه اذا ارتكبت جناية أو جنحة أثناء الرحلة من أحد الموجودين بالسفينة ـ فعلى الربان اجراء التحريات الأولية وتحرير محضر بذلك • ويجوز له عند الضرورة القاء القبض على المتهم وحبسه احتياطيا •

---

(1) حول فكرة الضرورة ( التى تملى هذه السلطات الاستثنائية للربان ) انظر ريبير : جزء أول ص ٧٨٠ بند ٨٢٦ •

(2) ريبير جـ ١ بند ٥٢٥ ـ الاستاذ احمد عبد الهادى المرجع السابق ص ٣٢٨ وهامشها رقم ( ١ ) بها •

ومفاد ذلـك أن المشرع يضفي عـلى الربان صـفة رجال الضبطية القضائية (١) ، بالنسبة للجرائم التى ترتكب على ظهر السفينة سواء أكان مرتكبها من البحارة أو من المسافرين ، فان الربان فى هذه الحالة هو الذى يتولى اجراء التحريات الأولية ، وجمع المعلومات عـن مرتكب الجريمة ، ويقوم بتدوين محضر يثبت فيه تلك التحريات والمعلومات كما أن له الحق فى اصدار الأمر بالقبض على المتهم ، وحبسه احتياطيا ـ وكل ذلك عندما تكون لسـفينة طبعا فى عرض البحـر أو فى ميـناء ليس به قنصل مصرى اذ تسند هذه المهام الى الربان الى ان يتم تسليم المتهم الى الميناء الذى تم به تسجيل السفينة •

ويلاحظ أن الجرائم التى ترتكب على ظهـر سفينة ترفع عـلم جمهورية مصر تعتبر آنهـا قـد ارتكبت فى الأراضى المصرية (٢) •

ولذلك فان الاختصـاص بنظـر هـذه الجـرائم يكون للمحاكم المصرية • وقد نصت على ذلك المادة «٢٦» من القانون الخاص بالأمن فى السفن « المشار اليه فيما تقدم » حيث تقرر

---

(١) انظر ريبير جزء اول ص ٤٩١ بند ٤٩٨ ـ وانظر كذلك شـوفو ص ٤٢٤ بند ٣٥٤ وهو يشير الى تقنين الملاحة البحرية التجارية التأديبى والجنائى فى فرنسا code discipilinaire et Pénal de marin marchande فى المـادتين ٢٨ و٤٣ منه ـ وانظر فى الفقه المصرى ( على سـبيل المثال ) الدكتورة أميرة صدقى : دروس ص ١٩٥ والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) بند ٢٢٥ ص ٢٦٤ .

(٢) القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ ـ فى المـادة ( ٢٥ ) منه ـ وانظر الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ القانون البحرى ـ سنة ١٩٦٨، ص ٢٦٥ بند ٢٢٥ .

أن المحاكم التي تختص بنظر الجنايات والجنح المنصوص عليها في ذلك القانون هي المحاكم التي يقع في دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة .

وكذلك يختص الربان بالنظر في المخالفات التي تقع في عرض البحر وبتوقيع الجزاءات المقررة لها — الا أنه لايجوز له توقيع أي جزاء دون اجراء تحقيق تسمع فيه أقوال صاحب الشأن عن الأفعال المنسوبة اليه وأقوال شهود الاثبات والنفي مع تحرير محضر بهذه الأقوال (١) .

وسنرى في المطلب الثالث من هذا الفصل أن المخالفات التي يختص الربان بتوقيع العقوبات بشأنها قد تتمثل في عدم الامتثال للتدابير التي يأمر بها الربان أو مخالفة أمر أحد ضباط السفينة أو اتلاف أدوات السفينة، وهي جميعا مخالفات غير منصوص عليها في قانون العقوبات (٢) ، كما أن العقوبة التي يوقعها الربان مغايرة لما هو منصوص عليه في قانون العقوبات اذ أن العقوبة البحرية قد تتمخض عن حرمان

---

(١) المادة ( ٥ ) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ انظر كذلك الأستاذ الدكتور محمود الشرقاوي المرجع السابق فقرة ( ٢٢٥ ص ٢٦٥ ). ( سابق الاشارة أليه ) .

(٢) ويسميها العلامة ريبير « الجرائم البحرية » crimes maritimes (انظر ريبير جزء أول ص ٤٩١ بند ( ٤٩٠ ) ويلاحظ ان هذه الجرائم مقررة بموجب قوانين خاصة ( في فرنسا : قانون ١٨٢٥/٤/١٠ والمرسوم الصادر في ٢٤ مارس ١٨٥٢ ) — وقد اشار العلامة شوفو الى وجود مجموعة (code) للقوانين التاديبية والجنائية للبحرية التجارية ( شوفو/سابق الاشارة اليه ص ٤٢٤ بند ٣٥٤ .

المخالف من الصعود إلى ظهر السفينة أكثر من ساعتين فى اليوم أو عن حجز المخالف بالحجرات من يوم الى أربعة أيام — أو خصم الأجر من يوم الى أربعة أيام بالنسبة للبحارة « المادة ٣/ من القانون سالف الذكر » ؛

الا أن العدالة تقتضى ألا يوقع الربان تلك العقوبات الا اذا ثبتت المخالفة نتيجة تحقيق (١) يجرى مع المخالف وتسمع فيه أقواله « ودفاعه » وأقوال الشهود ويدون محضر بذلك ٠ على أننا نعتقد أن التحقيق فى هذه الحالة يجرى بمعرفة أحد ضباط السفينة حتى لايكون الربان نفسه هو المحقق وهو الذي يوقع العقاب لأن المنطق القانونى يأبى أن يجمع الربان بين الصفتين ٠

وسلطة الربان فى التحقيق لم تنشأ فقط من سنة ١٩٦٠ أى منذ صدور القانون رقم ١٦٧ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن ، وانما هى سلطة مقررة للربان من قديم الزمان ؛ وقد كان منصوصا عليها فى القانون رقم ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ وهو التشريع السابق على القانون المشار اليه — وكان يسمى قانون حفظ النظام والتأديب فى البواخر (٢) ٠

---

(١) انظر : الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) نهاية البند ٢٢٥ والاستاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٩٩ بند ٣٦٨ ٠

(٢) انظر : الاستاذ احمد عبد الهادى بند ٣٢٨ ص ٣٢٩ ٠

ويرى الشراح أن سلطة الربان تنتهي بانتهاء الرحلة أو بوصول السفينة الى ميناء تسجيلها أو بوصول صاحب الشأن « المتهم » الى غايته (١) ٠

ونرى أنه يجب على الربان في هذه الحالة تسليم المتهم الى السلطات المختصة مع محضر التحقيق الذى أجراه ٠

وقد كفل المشرع احترام سلطة الربان في هذا الشأن فنص على عقوبات شديدة تطبق في حالة الاعتداء على هذه السلطات ٠

اذ أن المادة «١٥» من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ تنص على أن من تعدى على ربان السفينة ـ أو أحد ضباطها أثناء تأدية عمله يعاقب بالحبس مدة لاتزيد عن سنة وبغرامة لاتجاوز خمسين جنيها أو باحدى هاتين العقوبتين (٢) ٠

---

(١) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٩٩ بند ٣٦٨ ـ والمادة ( ٥ ) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ . وانظر كذلك الاستاذ محمود سمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) ص ٢٦٧ البند ٢٢٦ حيث ان الجزاء الموقع من الربان ينتهي بانتهاء الرحلة او بوصول السفينة الى ميناء تسجيلها اوصاحب الشأن الى غايته ( م ٥ من القانون ١٦٧/١٩٦٠ ) مما يدل على ان ولاية الربان محدودة بالسفينة وبالرحلة البحرية ولا تمتد الى اكثر من ذلك . وهذا هو ما يمليه المنطق .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ـ ١٩٦٩ ) جزء ( ١ ) ص ٢٩٩ بند ٣٦٧ وقد اشار الى ان عقوبة التعدى على الربان او احد ضباط السفينة وهى الحبس لمدة لا تزيد عن ( ٣ ) شهور والغرامة في حدود ( ٢٠ ) جنيها او باحدى هاتين العقوبتين ، واذا حدثت جروح بسبب التعدى يرفع الحد الاقصى للحبس الى سنة والحد الاقصى للغرامة الى ( ٥٠ ) جنيها وتضاعف العقوبة اذا وقع التعدى على الربان من أحد ضباط السفينة .

كما خول القانون للربان أن يتخذ وسائل القوة اللازمة لحفظ النظام فى السفينة (١) ، وأن يطلب لهذا الغرض المعونة من الأشخاص المسافرين عليها (٢) كما أنه يجوز له عند الضرورة أن يطلب تدخل السلطات المحلية فى الموانى التى ترسو بها السفينة (٣) .

كما أنه يعمل فى الموانى بالتعاون مع القنصل المصرى أو مدير ادارة التفتيش البحرى على حسب الأحوال (٤) .

وسلطة الربان شاملة ويخضع لها كل الموجودين بالسفينة من بحارة وركاب (٥) .

الا أن المشرع — من جهة أخرى — قد كفل عدم تعسف الربان فى استعمال سلطته فقرر معاقبته اذا استعمل سلطته

---

(١) الاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ٢٩٨ — نهاية البند ٣٦٦ .

(٢) حرصنا على أن ننبه الى جواز الاستعانة بالمسافرين لحفظ النظام على ظهر السفينة اذا حدث اضطراب . ويلاحظ ان الاستعانة هنا بالمسافرين مطلقة فتجوز بالنسبة لاى مسافر ( ولا مسئولة عليه فيمايحدث بسبب المعاونة طالما ان ذلك فى حدود القانون ) .

(٣) الدكتورة أميرة صدقى : دروسى ( ص ١٩٦ ) .

(٤) الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ ص ٢٩٨ نهاية البند ٣٦٦ ) .

(٥) المادة الاولى من القانون رقم ١٦٧/١٩٦٠ والمرجع السابق . وانظر كذلك : الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( سالف الذكر ) ص ٢٦٥ بند ٢٢٦ وانظر كذلك ص ٢٦٦ حيث يقرر أن الربان يختص أيضا بتوقيع الجزاءات على المسافرين الذين يرفضون الامتثال للتدابير التى يأمر بها الربان .

فى غير موضعها أو استعمل القسوة أو تركهـــا تستعمل نحو شخص مسافر على السفينة « وهو ما نصت عليه المادة «٢٠» من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ سالف الذكر » (١) .

ولاشك أن هــذه السلطات المخـولة للربان وان كـــانت « بالنسبة له وللعاملين على ظهر السفينة والمسافرين عايهـا » طبيعية ومألوفة ـ الا أنها تعتبر ســـلطات استثنائية بالنسبة للقواعد العامة المقررة فى القانون ولكن اسناد هذه السلطات الى الربان على خلاف القواعد العامة انمـــا يرجع الى وجود الســـفينة فى عرض البحر بعيدا عن ســـلطات الدولة (٢) ، فلم يكن هناك مناص من اسناد السلطة الى الربان واعتباره ممثل السلطة العامة ، فهو فى هذ الحالة بمثابة عضو من أعضـــاء النيابة أو قاض من قضاة التحقيق بحــكم وجوده فى السفينة على رأس الرحلة وبعيدا عن سلطات الدولة فالضرورة اذن هى التى تقضى بتخويل الربان تلك السلطة الاستثنائية وتجعل منه محققا وقاضيا عند اللزوم ـ كما هو الشأن بالنسبة لحـــالات الموظفين الفعليين ـ بحيث يمكن أن نعتبـــر سلطة الربان فى هذه الأحوال تطبيقــا من تطبيقات نظرية « الموظف الفـــعلى » المعروفة فى القــانون الادارى (٣) .

---

(١) انظر : الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : دروس فى القــانون البحرى ( ١٩٦٨ ) ص ١٥٦ والاستاذ الدكتور محمــود ســـمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) سالف الذكر بند ٢٣٥ ص ٢٧٦ ـ ص ٢٧٧ .

(٢) انظر : شوفو ( القانون البحرى ) سابق الاشارة اليه ـ بند ٣٥٣ و ٣٥٤ ص ٢٤٣ و ٢٤٤ .

(٣) انظر اشارة الى نظام الموظفين الفعليين فى كتاب مبادىء القــانون الادارى للاستاذ الدكتور سليمان الطماوى ص ٥٧٧ .

ولما كانت الضرورة يجب أن تقدر بقدرها ــ فان سلطة الربان فى هــذا المجــال تنتهى حتما بانتهــاء الرحلة [١] أو بوصول السفينة الى الميناء الذى تم تسجيلها فيه أو الى أى ميناء من الموانى التى يوجد بها قنصل مصرى أو سلطات مصرية حيث ينبغى أن يسلم الربان الأمر ــ من الحد الذى وقف عنده ــ الى السلطات المصرية التى تملك ــ طبقا للقانون العام ــ الاستمرار فى التحقيق واتخاذ اجراءات المحاكمة اللازمة عند الاقتضــاء ، أى أنها تجرى فيها شئونها ــ على حــد التعبير المعروف لدى رجال النيابة • وهذا هو ما ذهب اليه الشراح بحق ــ وهو كذلك ما يستفاد من مجموع نصوص القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ •

وبذلك نكون قــد انتهينا من عرض ما للربان من سلطة التحقيق مع بيان مصدر هذه السلطة ومداها •

---

(١) انظر ما سبق ص ٢٥٦ من هذه الرسالة ما ذكرناه فى هذا الشان من أن ولاية الربان محدودة بالسفينة وبالرحلة البحرية وتنتهى بانتهــاء الرحلة أو بوصول السفينة الى الميناء او وصول صاحب الشان الى غايته (انظر المادة ( ٥ ) من القانون ١٩٦٠/١٦٧ .

## المطلب الثالث

## سلطة توقيع العقوبة

من المقرر أيضا (١) أن الربان يملك توقيع العقوبات على رجال الطاقم وعلى ركاب السفينة بمعنى أنه هو الذى يقدر العقوبة المناسبة ويقضي بها وهو الذى يقوم بتوقيعها أى بتنفيذ قراره ــ سواء بنفسه أو بمعرفة من يعاونه من الضباط والملاحين ورجال الطاقم ــ وقد يستعين عند الاقتضاء بالركاب أنفسهم أو الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة (٢) ــ وذلك للعمل على كفالة الأمن والاستقرار والنظام فى السفينة ــ حيث يجوز للربان قانونا أن يتخذ وسائل القوة اللازمة لحفظ النظام فى السفينة ، وأن يطلب لهذا الغرض المعونة من الأشخاص المسافرين عليها .

وبعبارة أخرى نجد أن الربان فى هذه الحالة يحل محل السلطة القضائية ، لأنه هو الذى يقرر العقوبة كما يحل محل السلطة التنفيذية ، لأنه هو الذى يتولى تنفيذ العقوبة أو الاشراف على تنفيذها .

---

(١) انظر الاستاذ الدكتور على حسن يونس القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ ــ جزء اول صحيفة ٢٩٧ بند ٣٦٦ . والاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى المرجع السابق بند ٢٧١ ص ٢٣٩ وبند ٢٧٢ ص ٢٤٠ .

(٢) المرجع السابق ص ٢٩٨ .

الا أنه يلاحظ أن سلطة الربان هنا يجب فيها التفرقة بين حالتيـــن (١) : ـ

١ ـ اذا كانت السفينة فى عرض البحر أو وجدت فى ميــــاء لايوجد به قنصل مصرى ـ ففى هذه الحالة يملك الربان توقيع العقوبات على رجال الطاقم كما يملك توقيعها على المسافرين الذين يرفضون اطاعة أوامره وأوامر ضباط السفينة أو يعملون على احداث هيـــاج أو اضطراب فى السفينة أو يعملون على مضايقة بعض الركاب الآخرين أو بعض رجال الطاقم بمـــا يعوقهم عن آداء عملهـم ـ أو يحاولون اتلاف أدوات السفينة ـ أو يحدث منهم مايؤدى الى الاخلال بالأمن والاستقرار فيها ـ ففى هذه الحـــالة يملك الربان توقيع العقوبة على المسافر (٢) لأنه وهو فى عرض البحر يعتبر سيد الرحلة وممثل الدولة فى السفينة طالما هو بعيد عن الموانى التى يوجد بها قنصل مصرى أو عن أى ميناء من موانى بلاده .

٢ ـ أما بالنسبة لرجال الطاقم فان الربان يستطيع معاقبتهـم سواء كان فى عرض البحر أو فى الميناء (٣) ، وذلك اذا لم

---

(١) هذه التفرقة مستمدة مما يقرره الشراح فى هذا الشأن ـ عند شرحهم لاحكام القانون رقم ١٦٧ لســـنة ١٩٦٠ ( يراجع فى ذلك مثلا : الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى (المرجع السابق ) ص ٢٦٦ ( طبعة ١٩٦٨ ) .

(٢) لا فرق فى ذلك بين مسافر وطنى ومسافر أجنبى لان الربان فى هذه الحالة يعتبر ممثلا لسيادة الدولة .

(٣) الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ المرجع السابق ـ صحيفة ٢٦٦ .

يمتثل واحد منهم للأوامر المتعلقة بالخدمة فى السفينة ، أو أخل بالاحترام الواجب لرؤسائه أو أهمل فى خدمة السفينة أو فى الحراسة أو أدخل مشروبات روحية فى السفينة خلسة لاستهلاكه الشخصى هو وزملائه أو أتلف أدوات السفينة أو تشاجر مع أحد زملائه أثناء الخدمة ، أو أحرز سلاحا دون اذن من الربان أو تغيب دون اذن ، ففى جميع هذه الحالات (١) يجوز للربان توقيع العقوبة على البحار ولو كانت السفينة فى الميناء .

ويرى بعض الشراح (٢) أن حق الربان فى توقيع العقوبة حق بالنسبة للبحارة يثبت له عندما تكون السفينة فى عرض البحر أو فى ميناء أجنبى لا يوجد به تمثيل قنصلى لجمهورية مصر العربية ولكننا نعتقد أن توقيع العقوبات بالنسبة للبحارة جائز حتى لو كانت السفينة فى الميناء لأن الأمر هنا يتعلق بخدمة السفينة أو حراستها أو لدواعى الأمن الداخلى فيها .

وهذه الحالات كلها تعتبر سلطة تأديبية للربان ، فلا يلجأ فيها الى سلطات الدولة حتى لو كان فى الميناء ، وأية ذلك أن المادة «٢» من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ قد نصت على حالات منها المشاجرات أثناء الخدمة « اذا كانت السفينة فى

---

(١) يراجع الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى سنة ١٩٦٨ ص ٢٦٦ هامش رقم ( ١ ) وقد أورد المؤلف هذه المخالفات عن القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

(٢) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى — المرجع السابق ص ٢٦٦ . سابق الاشارة اليه .

الميناء » مما يدل على أن سلطة الربان فى العقاب ثابتة فى هذه الأحوال حتى اذا كانت السفينة فى الميناء ـ وهـذا هو صريح النص التشريعى مما لايدع مجالا لمخالفته أو للاجتهاد فى تأويله اذ لا اجتهاد مع النص (١) .

ومع ذلك يراعى أن الجرائم التى نص عليها القانون سواء بالنسبة للمسافرين أو لافراد الطاقم وكذلك العقوبات المقررة لهذه الجرائم هى جرائم وعقوبات من نوع خاص لأنها تتعلق بأمن السفينة (٢) ولهذا فلا يملك الربان معاقبة المسـافر أو البحار اذا ارتكب جريمة من جرائم القانون العام كالقتل أو الضرب أو الجرح أو السرقة أو غير ذلك ـ بل كل ما يستطيعه فى هذه الحالة هو أن يتولى سلطة التحقيق اذا كان فى عرض البحر ، ويجوز له عند الضرورة القاء القبض على المتهم وحبسه احتياطيا (٣) ، وبمعنى آخر أن الربان تكون له سلطة الضبطية القضائية ولكنه لا يملك المحاكمة أو النطق بالعقوبة أو تنفيذها لأن سلطته تقتصر عند حد التحقيق واتخاذ الاجراءات التحفظية حتى يتم تسليم المتهم الى سلطات الميناء المسجلة فيه السفينة .

واذا كانت السفينة فى الميناء فان الربان يجب ان يبلغ السلطات لتتولى التحقيق واتخاذ الاجراءات .

---

(١) انظر الاستاذ الدكتور على يونس : المـرجع السـابق ص ٢٩٨، حيث يقرر أن سلطته تنصرف الى كل الموجودين بالسفينة .

(٢) راجع ما سبق ذكره بشأن الجرائم البحرية أو الجرائم الخاصة بالامن فى السفن ومعظمها يغلب عليه الطابع التاديبى .

(٣) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع السـابق ) ص ٢٦٥ .

والاختصاص بجرائم القانون العام من جنح وجنايات ـ التى تقع على ظهر السفينة يكون لمحاكم جمهورية مصر (١) وذلك وفقا لنص المادة (٢٦) من القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن (٢) ، ويرجع ذلك الى أن السفينة التى تحمل علم مصر تعتبر جزءا من اقليمها وبالتالى فان الجرائم التى ترتكب على ظهر السفينة المصرية تعتبر كأنها ارتكبت على أراضيها فتختص بها المحاكم المصرية ( العادية ) •

أما اختصاص الربان بتوقيع العقوبة فهو قاصر على الجرائم البحرية أو المخالفات البحرية (١) ، مثل الهياج فى السفينة أو الاهمال فى الخدمة ( بالنسبة للبحارة ) أو الاخلال بالنظام فى السفينة ـ والعقوبات المقررة فى هذا الشأن هينة لاتدخل فى نطاق قانون العقوبات بل أن لها طابعها ( البحرى ) الخاص ومثالها عقوبة الحجز فى الحجرات من يوم الى أربعة أيام ، والحرمان من الصعود الى السفينة أكثر من ساعتين فى اليوم ،

---

(١) أما الاختصاص المحلى فهو للمحاكم التى يقع فى دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة •

(٢) اما فى فرنسا فتوجد محاكم خاصة وهى المحاكم البحرية التجارية وتختص بنظر الجرائم البحرية ولا تختص بالجنايات ( التى تحال الى محاكم الجنايات العادية ) ما عدا القرصنة فهى جناية تختص بها المحاكم التجارية البحرية وكذلك لا تحال الى تلك المحاكم الجرائم التأديبية الخاصة بالنظام فى السفينة ( انظر ريبير جزء ( ١ ) بند ٤٩١ ص ٤٩٢ ) •

(٣) انظر المادة ( ٢٥ ) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ وانظر : الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٦٥ من المرجع السابق ـ والدكتورة اميرة صدقى : دروس ( ص ١٩٦ ) •

( اذا كان مرتكب المخالفة من غير المسافرين بالحجرات ) وهو ما تنص عليه المادة « ٣ » من القانون سالف الذكر .

أما البحارة فلهم عقوباتهم الخاصة مثل الحجز من يوم الى اربعة أيام ، أو خصم أجر يوم أو أكثر ، ( بحد أقصى أربعة أيام ) مع مضاعفة الحد الاقصى اذا تكررت المخالفة أثناء الرحلة (١) .

ولهذا نفضل تسمية الجرائم البحرية فى هذه الحالة باسم « المخالفات » كما نفضل تسمية العقوبات « المقررة لها » باسم ( الجزاءات ) لأن الربان لا يختص بتوقيع أى جزاء أو أية عقوبة مما ينص عليه قانون العقوبات لجرائم القانون العام(٢) فلا يملك الربان أن يقضى بالغرامة أو المصادرة أو أية عقوبة مقيدة للحرية ومن باب أولى لا يملك الحكم بالعقوبة القصوى ( الاعدام ) Peine Capitale حتى لو ارتكب البحار أو المسافر جريمة قتل فى السفينة ، وكل ما يملكه الربان فى مثل هذه الحالة هو القبض على المتهم وحبسه احتياطيا واجراء التحقيق الى أن يصل الى الميناء المسجلة فيه السفينة فيسلم المتهم مع محضر التحقيق والضبط الى سلطات الدولة الموجودة فى تلك

---

(١) انظر الأستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء ص ١٠١ وص ١٠٨ والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع سالف الذكر ) ص ٢٦٦ .

(٢) تنص المادة ( ٢٦ ) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ على أن المحاكم التى يقع فى دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة هى التى تختص بنظر الجنايات والجنح المنصوص عليها فى القانون .

الميناء (١) لتتخذ اجراءاتها التى قد تنتهى باحالة المتهم الى المحاكم وفقا للاجراءات المقررة فى قانون الاجراءات الجنائية ٠

وحتى بالنسبة للجزاءات التى يوقعها الربان فأن من المقرر أن الربان لا يجوز له توقيع أى جزاء الا بعد اجراء تحقيق (٢)، مسبق تسمع فيه أقوال المتهم بالنسبة للأفعال المنسوبة اليه وأقوال شهود الاثبات ، والنفي ، وتحرير محضر بذلك ــ وهذا الشرط مقرر لكفالة حق الدفاع باعتباره من الحقوق المقدسة والضمانات الاساسية لحقوق الانسان ٠

كذلك ينتهى الجزاء الموقع على المسافر أو على البحار بانتهاء الرحلة (٣) ، أو بوصول السفينة الى ميناء تسجيلها أو بوصول صاحب الشأن الى غايته ( وهو ما تنص عليه المادة الخامسة من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ سالف الذكر ) ٠

واذا كانت السفينة زاسية فى احد موانى الجمهورية فان الاختصاص بالنظر فى المخالفات الحاصلة ضد نظام السفينة ــ وبتوقيع الجزاءات المنصوص عليها فى قانون الأمن والنظام

---

(١) انظر المادة ( ١ ) من القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ ــ والدكتورة أميرة صدقى ( دروس ) ص ١٩٥ ــ ١٩٦ ٠

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس المرجع السابق ص ٢٩٩ والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى المرجع السابق ص ٢٦٧ وما بعدها ٠

(٣) انظر ما سبق ذكره فى هذا الشأن صحيفة ٢٥٦ من هذه الرسالة وانظر المادة ( ٥ ) من القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ وانظر كذلك الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع سالف الذكر ) ص ٢٦٧ نهاية بند ٢٢٦ ٠

( رقم ١٦٧ / ١٩٦٠ ) يكــون لكل من الربان ومدير ادارة التفتيش البحــرى (١) الذى يصدق على ما اجــراه الربان من تحقيق وما أمر به من جزاءات أو يقوم بتوقيع الجزاء اذا أحيل الامر اليه دون تقدير عقوبة معينة للمخالفة التى ارتكبها المتهم المحــال اليه •

واذا كانت السفينة راسية فى ميناء اجنبى به تمثيل قنصلى للجمهورية أو لأى بلد عــربى فان الاختصــاص بالنظــر فى المخالفة وبتوقيع الجزاء يكون مسندا الى القنصل المصرى أو العربى الموجود بتلك الميناء (٢) •

ولضمان احترام سلطات الربان على ظهر السفينة (٣) اهتم القانون رقم ١٦٧لسنة ١٩٦٠ سالف الذكر بالنص على عقوبات شديدة توقع فى حالة الاعتداء على الربان أو مقاومة سلطته ( المادة ١٥ من القانون ســالف الذكر حيث تنص على الحبس مدة لاتزيد عن ثلاثة أشهر والغرامة التى لا تتجاوز عشرين جنيها أو احدى هاتين العقوبتين ) •

---

(١) يعمل الربان فى الموانى بمعرفة مدير التفتيش البحرى او القنصل المصرى على حسب الأحوال المــادة الأولى من القانون ١٦٧/١٩٦٠ ( الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٦٦ سالف الذكر ) .

(٢) هذا هو المستفاد بمفهوم المخالفة فى نصوص القانون واجتهادات الشراح فى تفسيره على ما سبق ذكره .

(٣) الاســتاذ الدكتور على حسن يونس ــ المرجع الســابق بند ٣٦٧ ص ٢٩٨ ــ ٢٩٩ .

وقد حرص المشرع ( من جهة أخرى ) على أن يضمن عدم تعسف الربان في استعمال سلطته [1] فنص على معاقبته بعقوبات جنائية ـ منها الحبس أو الغرامة أو هما معا اذا أمر بشيء ينطوى على اساءة استعمال السلطة أو استعمل القسوة مع شخص مسافر على السفينة ، أو سمح بشيء من ذلك أو جعله أو تركه يقع ( المادة ٢٠ ) من القانون « قانون الأمن والنظام والتأديب في السفن » .

ويرجع في ذلك الى نصوص القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ سالف الذكر [2] .

---

(١) انظر الدكتورة اميرة صدقى : ( دروس ) – المرجع السابق ص ١٩٨ في فقرتها الاخيرة . وانظر الاستاذ الدكتور على البارودى ( مبادىء ) ص ١٠٤ بند ٨٣ ( في نهايته ) حيث يشير الى ان العقوبة قد تصل الى حد الاعدام اذا ارتكب الربان عملا بقصد اغراق او احراق السفينة او تعطيل سيرها ونشأ عن فعله موت شخص ما .

(٢) وقبل ذلك كان القانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٣٩ ينص على مثل هذه السلطات ايضا ( يراجع الاستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٢٨ – ٣٢٩ بند ٣٣٦ و ٣٣٨ ) .

# الفصل الثانى

## سلطة التوثيق

يعتبر الربان بمثابة موثق (١) بالنسبة لكل ما يمس الحالة المدنية للاشخاص الموجودين معه على ظهر السفينة ، من ركاب وملاحين ، فهو الذى يقوم بقيد المواليد اذا وقعت حادثة ولادة اثناء الرحلة البحرية كما يقوم بقيد الوفيات فى حالات الوفاة التى تحدث والسفينة فى عرض البحر (٢) • ويقوم الربان بتلقى الوصايا التى يبرمها البحارة أو المسافرين ، كما يقوم بتوثيق عقود الزواج التى تبرم على ظهر السفينة ، ويعتبر فى هذه الحالة بمثابة المأذون أو الموثق ، كما يقوم بتحرير التوكيلات وغيرها من الاوراق الرسمية التى يتطلب المشرع

---

(١) هذه السلطة مقررة للربان فى القانون الفرنسى بموجب نصوص فى القانون المدنى وهى نصوص المادتين ٥٩ و٨٦ مدنى ( أنظر ريبير جزء أول ص ٥٢٦ بند ٥٢٨ وأنظر كذلك نص المادة ٩٨٨ مدنى فرنسى وقانون ٣ يونيو ١٨٩٣ بخصوص عقود الزواج ( وتطبق هنا قاعدة أن الشكل يحكم قانون محل الابرام ) Locus regit actum فيكون عقد الزواج أو عقد الهبة صحيحا اذا ابرم على ظهر السفينة وكان الربان هو الذى قام بتحريره وتوثيقه .

(٢) انظر ريبير فى القانون البحرى/جزء أول/ بند ٥٢٨ ـ ص ٥٢٦ ـ والمادتين ٥٩ و ٨٦ من التقنين المدنى الفرنسى .

افراغها فى القالب الرسمى (١) أى يجعل صدورها من موظف رسمى شرطا لصحتها أو العمل بها أو لاستخدامها فى الاثبات أو غير ذلك من الاغراض ٠

وقد استقر الفقه فى مصر (٢) على أن للربان اثبات ما يحدث أثناء السفر من ميلاد أو وفاة أو زواج وأنه هو الذى يتلقى الوصايا وغيرها من التصرفات التى تصدر من رجال الطاقم أو المسافرين والتى تشترط فيها الرسمية (٣) ، ولكن لم ينص التشريع المصرى على ذلك لا فى القانون البحرى ذاته ولا فى قانون آخر خاص كالقانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن ولكن الفقه يخول هذه السلطة الى الربان عن طريق الاستناد الى العرف الدولى،

---

(١) تراجع المادة ٩٨٨ من القانون المدنى الفرنسى بالنسبة للوصايا والمادة ( ٢ ) من قانون ٨ يونيو ١٨٩٣ بالنسبة لعقود الزواج والقرار الصادر بتاريخ ١٨٩٣/١٠/٣ بالنسبة للاوراق الرسمية ( التوكيلات وغيرها ) مشار اليه فى هامش رقم ٣ بصحيفة ٢٥٦ من مؤلف العلامة ريبير ( المشار اليه ) جزء أول ٠

(٢) انظر الاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى المرجع السابق بند ٢٧٣ ص ٢٤١ وانظر الدكتورة أميرة صدقى دروس المرجع السالف الذكر ص ١٩٦ حيث ذكرت أن هذا متفق عليه وأشارت الى « الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه رقم ٢٠٩ ــ الاستاذ الدكتور على حسن يونس رقم ٣٦٦ ــ الأستاذ الدكتور على البارودى رقم ٨١ ــ والأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض رقم ٣٤٦ والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى رقم ٢٢٨ والأستاذ الدكتور اكثم الخولى رقم ١١٥ » ٠

(٣) الأستاذ الدكتور على حسن يونس ــ القانون البحرى ١٩٦٩ جزء ( ١ ) ص ٢٩٧ ٠ بند ٣٦٦ ٠

والضرورة العملية (١) وان كانت هناك بعض التشريعات التى حرصت على أن تنص على اسـناد هذه السـلطة الى الربان بنصوص تشريعية صريحة (٢) .

ولكن يلاحظ أن الربان لا يعتبر ـ نتيجة لذلك ـ موظفا عموميا (٣) ـ لأن قيامه بممارسة هذه السلطة ليس الا بطريقة عرضية ومؤقتة عندما تكون السفينة فى عرض البحر بعيدة عن سلطات الدولة ، فيكون عمل الربان فى هذه الحالة شبيها بأعمال الموظف الفعلى لأن الضرورة هى التى دعت الى تزويده بهذه السلطات اثناء الرحـلة البحـرية ولهذا يحرص الشراح الى التحذير من اعتبار الربان فى هذه الحالات موظفا عاما (٤) ،

---

(١) الأستاذ الدكتور محمود الشرقاوى : القانون البحرى ( ١٩٧٠ ) ص ١٩٠ بند ٢٤٦ .

(٢) كالقانون اللبنانى مادة ( ١١٥ ) والقـانون الليبى مادة ( ١١٨ ) والقانون السورى ( حيث توجد نصوص مقابلة لذلك ) وانظر الأسـتاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ المرجع السابق ص ١٩٠ وهامش رقم ( ١ ) بالصحيفة المذكورة .

(٣) بل يظل نائبا قانونيا عن المجهز ( انظر الدكتورة أميرة صـدقى دروس ص ١٩٦ ومراجعها المشـار اليها بالهامش ) .

(٤) انظر ريبير جزء أول ص ٥٢٧ وهامش ( ١ ) بها ـ حيث يشـير المؤلف الى ان الاعتداء على الربان او سبه أو قذفه لا يعتبر اعتداء موجهـا الى موظف عام وبالتالى جناية وانما تختص به محكمة الجنح كالاعتداء على مواطن عادى ( روان ١٤ فبراير ١٩٠٨ ـ المجلة الدولية للقـانون البحرى السنة ( ٢٥ ) ص ٣٢٥ ويشير بعض الشراح الى أن الربان وان كانت له سلطة الموظف العمومى الا انه ليس موظفا عاما باطلاق لان هـذا يخالف العرف ( الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ١٩٠ بالهامش ) .

وترتيب النتائج القانونية على هذا الاساس فى المجال الجنائى أو المدنى •

وسنعرض فيما يلى لبيان أعمال التوثيق التى يقوم بها الربان ثم لبيان أساس سلطة الربان فى هذا المجال وسوف نخصص لذلك مطلبين :

## المطلب الأول

### أعمال التوثيق التى يقوم بها الربان

يعتبر الربان بمثابة موثق ، وضابط للحالة المدنية ([1])، فهو الذى يثبت ما يحدث أثناء السفر من وقائع الميلاد والوفاة والزواج والطلاق وهو الذى يتلقى الوصايا من الركاب ورجال الطاقم ، كما أنه هو الذى يقوم بتحرير أية تصرفات رسمية أخرى كالتوكيلات والعقود ، وتعتبر الورقة التى يحررها الربان فى هذه الاحوال ورقة رسمية تحقق اغراض القانون من حيث الشكل اذا كان القانون يستلزم افراغ التصرف فى القالب الرسمى كما هو الشأن فى الهبة الرسمية ( سواء فى ذلك هبة العقار أو هبة المنقول ) اذا لم يتم التسليم وهو ما قد

---

(١) انظر : ريبير جزء أول ص ٥٢٦ بند ٥٢٨ — بول شوفو (١٩٥٨) ص ٢٤٤ بند ٣٥٤ — الأستاذ الدكتور على حسن يونس ( ١٩٦٩ ) جزء أول ص ٢٩٦ — ٢٩٧ بند ٣٦٦ — الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) ص ٢٦٧ بند ٢٢٧ •

يحدث أثناء السفر فى السفن والبواخر حيث يهب أحد الركاب لآخر منقولا لا يكون بصحبته على ظهر السفينة وانما يكون موجودا فى مكان آخر ـ فى البر ـ ففى هذه الحالة تلزم الرسمية حيث يتعذر اتمام التسليم ٠

وهذه السلطة منصوص عليها فى بعض التشريعات فالقانون البحرى الليبى مثلا ينص على ذلك فى المادة (١١٨) منه حيث يقول : «يعد ربان السفينة موظفا عموميا فيما يتعلق باثبات الولادة والوفاة وتلقى الوصية وقبول البيانات قبل الوفاة ٠٠٠ » ٠ (١)

كما ينص على ذلك التشريع التونسى (٢) ٠ فى المادة (٥١) والمادة (٥٩) من تقنينه البحرى ـ والقانون اللبنانى فى المادة (١١٥) منه ـ والقانون السورى أيضاً فى النصوص المقابلة للنصوص التى ذكرناها (٣) ٠

ولا يوجد فى التشريع المصرى ـ كما سبق لنا القول ـ نص مماثل لتلك النصوص المشار اليها فى تلك التشريعات ولكن الفقه مجمع على أن الربان يختص بتسجيل واقعات الأحوال المدنية التى تحدث أثناء السفر من ميلاد أو وفاة أو

---

(١) انظر الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : القانون البحرى ( ١٩٧٠ ) بند ٢٤٦ ص ١٩٠ وهامش رقم ( ١ ) بالصحيفة المذكورة وانظر كذلك الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى القانون البحرى الليبى .

(٢) الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ـ المرجع السابق ـ ص ٢٠٦ بند ٢٧٣ .

(٣) نفس المرجع ص ١٩٠ بند ٢٤٦ .

زواج أو طلاق كما أن له سلطة توثيق الوصايا والتصرفات التى تصدر من رجال الطاقم أو من المسافرين وتشترط فيها الرسمية (١) .

وتعتبر المحررات الصادرة من الربان فى هذا الشأن كأنها صادرة من الموظف المختص بتحريرها وذلك متى وجدت السفينة فى عرض البحر ، أو فى ميناء أجنبى لا يوجد به تمثيل قنصلى (٢) ، ولكن لا تكون للربان هذه السلطة وهى فى الميناء الذى سجلت فيه السفينة أو فى أى ميناء آخر يوجد به قنصل مصرى أو عربى (٣) .

وتثير هذه السلطة المخولة للربان مسائل متعددة ، ومتنوعة منها مثلا التساؤل عما اذا كانت الورقة الصادرة من الربان فى هذا الشأن تعتبر ورقة رسمية من الناحية الجنائية ؟ .

ولا شك فى ان الورقة التى يحررها الربان فى هذه الاحوال تعتبر ورقة رسمية من الناحية المدنية أى أنها تكفى

---

(١) راجع الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز فى القانون البحرى ( ١٩٧١ ) بند ٢٠٩ ص ١٦٨ — والأستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى ( ١٩٦٩ ) جزء أول ص ٢٩٧ بند ٣٦٦ والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( القانون البحرى — ١٩٦٨ — ص ٢٦٧ — بند ٢٢٧ ) .

(٢) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : المرجع السابق فى نفس الموضع .

(٣) أنظر : الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) ص ٢٦٧ بند ٢٢٧ حيث يشير الى أن هذه السلطة تسند الى الربان متى وجدت السفينة فى عرض البحر او فى ميناء اجنبى لا يوجد به تمثيل قنصلى لجمهورية مصر العربية .

لتحقيق اغراض القانون من ناحية الشكل حيثما يتطلب المشرع شرطا شكليا في التصرف ، سواء لانعقاده ـ كما هي الحال في الهبة ـ أو لسماع الدعوى به ـ كما هو الحال في عقود الزواج ٠

ونعتقد كذلك أنه من الناحية الجنائية تعتبر الورقة الصادرة من الربان ورقة رسمية بحيث أن التغيير فيها سواء بالحذف أو بالاضافة أو التعديل يشكل جريمة تزوير في ورقة رسمية ويعاقب مرتكبه بالعقوبة المقررة لهذه الجريمة التي تعتبر في نظر قانون العقوبات ( جناية ) لها عقوبتها الخطيرة ٠

ولكن الربان لا يعتبر « نتيجة لذلك » في مقام الموظف العام الذي يشكل الاعتداء عليه جريمة تعتبر في نظر بعض التشريعات من قبيل الجنايات (١) ٠

ولذلك يقرر الفقه أن الربان وان كانت له سلطة الموظف العام الا أنه لايمكن اعتبارة موظفا عاما بصورة مطلقة (٢) ، وبالنسبة لجميع النتائج التي تترتب على ذلك لأن هذا يخالف

---

(١) حكم محكمة روان Rouen في ١٤ فبراير سنة ١٩٠٨ — المجلة الدولية للقانون البحري ـ ٢٥ ـ ٣٢٥ مشار اليه في ريبير جزء (١) هامش (١) في صحيفة ٥٢٧ وسبق لنا ذكره .

(٢) ولكن التشريع الليبي يقرر في المادة ( ١١٨ ) ان ربان السفينة يعد موظفا عموميا فيما يتعلق باثبات الولادة والوفاة وتلقي الوصايا وقبول البيانات قبل الوفاة ـ ومفاد ذلك أن الربان له سلطة الموظف العام الذي يختص بهذه الأمور ولا يفهم ذلك على أن الربان موظفا عموميا باطلاق .

ما استقر في العرف وفى أحكام المحاكم فى جميع الدول (١) وانما يظل تابعا وممثلا للمجهز (٢) •

ولكننا نتساءل عما اذا كان من اللازم أن توجد حالة ضرورة حتى تسند هذه المهام للربان أم أنه يستطيع القيام بها كلما طلب اليه ذلك وهو فى عرض البحر أو فى ميناء ليس بها قنصل مصرى أو عربى ؟ •

وبعبارة أخرى قد يقال ان الشخص الذى يريد ابرام عقد وهو على ظهر السفينة قد يكون فى حالة مرضية خطيرة أو مشرفا على الهلاك أو تكون الظروف المحيطة به بحيث تجبره على ابرام التصرف فى الحال « كما فى حالة الزواج الطارىء » وفى هذه الحالة يمكن القول بأن ثمة حالة ضرورة ملجئة يحتاج فيها الشخص الى توثيق العقد فى الحال نظرا لتورطه أو توقعه الموت « فيحرر عندئذ وصية يسلمها الى الربان أو يعهد الى الربان بتوثيقها » •

أما اذا كان المسافر « أو البحار » فى حالة طبيعية وعادية ورغب فى ابرام عقد معين كعقد هبة أو توكيل أو بيع أو نحو ذلك ولجأ الى القبطان لتوثيق ذلك العقد فهل تكون

---

(١) الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : المرجع السابق ،والأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى المرجع السابق أيضا : ( هامش صحيفة ١٩٠ ) .

(٢) الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز ( طبعة ١٩٧١ ) ص١٦٨ نهاية بند ٢٠٩ .

للربان سلطة التوثيق في هذه الحالة رغم عدم وجود ضرورة تدعو الى التعجيل بابرام التصرف ؟ •

نعتقد (١) أن قيام حالة السفر ووجود السفينة في عرض البحر هو الذى يشكل حالة الضرورة التى تعطى للربان مثل هذه السلطة بصرف النظر عن اضطرار المتصرف نفسه الى ابرام التصرف لأن هذه مسألة متروكة لتقديره •

ولا يجوز للربان أن يتدخل في هذا التقدير بل عليه أن يلبى رغبات الركاب ورجال الطاقم كما يفعل أى موثق فى الدولة فى الأحوال العادية دون أن يتحرى عما اذا كانت هناك ضرورة ملجئة للتصرف من عدمه •

ومن المسائل التى قد يثيرها البحث فى هذا الصدد بيان جنسية المولود المسجل بمعرفة الربان فى دفتر السفينة ونعتقد أنه يكتسب فى هذه الحالة جنسية الدولة التى تحمل السفينة علمها (٢) ـ الا اذا كان الوالد ينتمى الى دولة تمنح جنسيتها

---

(١) هذا رأى شخصى للباحث . ولم يسبق بحث هذه المسألة فى المؤلفات التى رجعنا اليها . ولذلك فقد اجتهدنا فيها برأينا ــ ( وهو ما نطرحه للمناقشة ) .

(٢) ونذكر فى هذا المجال ــ على سبيل المثال ما ينص عليه قانون الجنسية فى الأرجنتين الصادر سنة ١٩٥٤ من أن الشخص يتمتع بجنسية الأرجنتين اذا ولد فى اقليم الأرجنتين أو فى سفينة حربية أو فى طائرة عسكرية ارجنتينية ( يراجع كتاب أستاذنا الدكتور عز الدين بن عبد الله فى القانون الدولى الخاص ــ الجزء الأول فى الجنسية ص ١٧٦ بند ٦٦ طبعة ١٩٧٢ ) ويلاحظ ان هذا التشريع يشترط أن تكون السفينة حربية .

للمواليد على أساس رابطة الدم ـ فيتمتع المولود بهذه الجنسية أيضا • وهذا هو الرأى الراجح فى فقه القانون الدولى الخاص على مانعتقد وبقدر ما وصلنا اليه فى البحث بالنسبة لهـذه المسـألة •

## المطلب الثانى

## اساس هـذه السلطة

ذكرنا فى المطلب السابق أن الربان يختص أيضـا باثبات الوقائع التى تحدث أثناء الرحلة البحرية على ظهـر السفينة ومثالها وقائع الميلاد والوفاة كما يختص بابرام عقود الزواج التى تعقد على ظهر السفينة وله سلطة تحـرير العقود التى يشترط المشرع افراغها فى القالب الرسمى مثل عقد الهبة ، وله أيضا سلطة تلقى الوصايا من الاشخاص الموجودين على ظهر السفينة وتعتبر التصرفات التى يقوم الربان بتوثيقها كأنهـا صادرة من موثق رسمى أى من الموظف المختص بتحريرها •

ويعنينا فى هذا المطلب « الثانى » أن نبحث عن تأصيل هذه السلطة المخولة للربان وبيان أساسها فى القانون •

واذا بحثنا عن أسـاس سـلطة الربان نجـد أن المشرع المصرى قد أصدر فى هذا الصدد قانونا فى سنة ١٩٣٩ هـو القانون رقم ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ بشأن المحافظة على النظـام ـ وبشأن التأديب ـ فى البواخر وقد وضعت نصوص هـذا

القانون في وقت لم تكن فيه الملاحة والنقل البحريين قد وصلا الى ما هما عليه الآن من تقدم نتج عن التطور فى هذا المضمار ومن تغير نوع السفينة وطبيعة العمل عليها وضخامة المسئولية الملقاة على ربانها وأفراد طاقمها (١) •

ثم صدر القانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤١ ، بالموافقة على المعاهدة البحرية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ البحريين • وتقضى نصوص تلك المعاهدة بوجوب قيام الدول المنضمة اليها بوضع الجزاءات التى تكفل تنفيذ أحكامها ( أى أحكام المعاهدة ) فى القوانين الداخلية لتلك الدول • وهو ما كان يستدعى تضمينه القانون رقم ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ نصوصا تحقق هذا الغرض (٢) •

الا أن المشرع المصرى وجد هذه المناسبة جديرة بتعديل القانون المذكور وتعديله بحيث يساير تشريعنا المصرى « فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن » روح العصر فأعد مشروعا جديدا يكفل تحقيق هذه الأغراض ، وصدر بذلك القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ (٣) •

---

(١) انظر المذكرة الايضاحية للقانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ — وقد اقتبسنا منها هذه العبارات .

وقد نشر القانون رقم ١٩٦٠/١٦٧ بالجريدة الرسمية العدد ١٢٦ فى ١٩٦٠/٦/٣ ( تراجع مجموعة تشريعات النقل البحرى للاستاذ محمد علوان — المحامى — طبعة ١٩٧٩ — ص ٤٣٢ — ٤٣٨ ) وقد نصت المادة (٢٨) من هذا القانون على الغاء القانون رقم ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ .

(٢) المرجع السابق ( المذكرة الايضاحية للقانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ )

(٣) يراجع الأستاذ الدكتور على حسن يونس : القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ جزء أول صحيفة ٢٩٦ و٢٩٧ وهوامشها .

هذا القانون هو المرجع بالنسبة الى سلطات الربان المخولة له كممثل للسلطة العامة .

ولكنا لانجد فيه نصوصا تؤكـــد سلطة الربان كموثـق للعقود المدنية أو موظف عام مأذون بابرام عقود الزواج (١) — ولكنا نجد في التشريعات العربية المقابلة ، نصوصا خاصة بهذه السلطة مثل القانون الليبي حيث ينص في المادة «١١٨» منـه على أن الربان يعتبر موظفا عموميا فيما يتعلق باثبات الولادة والوفاة وتلقي الوصايا وقبول البيانات قبل الوفاة .

وكذلك الشأن بالنسبة للتشريع اللبناني حيث ينص في المادة «١١٥» من القانون اللبناني على مثل ذلك .

وبعض الشراح (٢) ، يشير الى أن هـذه النصوص مخالفة للمبادىء المستقرة في العرف والقضـــاء في مختلف الدول ، لأن الربان ليس موظفا عاما باطـــلاق وان كانت له ســـلطة الموظف العمومي الذى يختص بهـذه السلطة فاذا نص المشرع

---

(١) ولذلك تسند هذه السلطة الى الربان فى القانون المصرى وفقا لمـا جرى عليه العرف وما انعقـد عليه اجماع الشراح دون ما حاجة الى نص تشريعى بذلك ( وانظر الدكتورة اميرة صدقى : دروس فى القانون البحرى — ١٩٧٥ — ص ١٩٦ حيث تشير الى أن هذا « من المتفق عليه » ( ومراجعها الغزيرة المشار اليها وهى : الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه رقم ٢٠٩ — الأستاذ الدكتور على حسن يونس رقم ٣٦٦ والأستاذ الدكتور على البارودى رقم ٨١ والاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض رقم ٢٤٦ — والاسـتاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى رقم ٢٢٨ والأستاذ الدكتور اكثم الخولى رقـــم ١١٥ ) .

(٢) الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ص ١٩٠ هامش (١) .

على أن الربان « يعتبر موظفا عموميا » كمـــا فعـل القانون الليبى واللبنانى ـ فان ذلك يتعارض مع ما هو مستقر عـــرفا وقضاء فى مختلف الدول فقـــد اتفق الجميع على أن الربان لايعتبر موظفا عاما بسبب قيامه بتلك المهام (١) ·

وفى فرنسا نجد أن سلطة التوثيق الموكولة الى الربان قد كرستها نصوص تشريعية متفرقة منها ما هـو وارد فى صلب التقنين المدنى « المادتان ٥٩ و ٨٦ مدنى » فيما يتعلق باثبات وقائع الوفاة والميلاد التى تحدث على ظهر السفينة أثنـــاء سير الرحلة البحـرية والمادة «٩٨٨» مـدنى فيمـــا يتعلق بتلقى الوصايا الخاصة بالبحارة والركاب ومنهـــا ما هـو وارد فى قوانين أو نصوص خاصة ومثالها القـــانون الصادر بتـاريخ ٨ يونيـو ١٨٩٣ « مـــادة ٣ منه » فيمـــا يعلق بابرام عقـود الزواج (٢) ·

الا أنه على الرغم من عدم وجـــود نصوص مماثلة فى تشريعنا المصرى ، نجد أن جميع الفقهاء قـد جروا على ذكـر

---

(١) ولكن المستفاد من تلك النصوص هو أن الربان تكون له فى هذا المجال سـلطة مماثلة لتلك التى تزود بها الدولة موظفيها العموميين ـ بمعنى ان الأوراق الصادرة منه تعتبر كأنها صادرة من موظف عام .

على ان القانون لا يشترط أن تصدر الورقة الرسمية من موظف عام بالضرورة بل يكفى أن يكون شخصا مكلفا بخدمة عامة ( المادة ١٠ من قانون الاثبات رقم ٢٥ لسنة ١٩٦٨ ) والوسيط للاســتاذ الدكتور عبد الرازق السنهورى جزء ثان ص ١١٦ بند ٧٢ ولهذا يكفى اعتبار الربان هنا مكلفا بخدمة عامة وان لم يعتبر موظفا .

(٢) انظر ريبير : القانون البحرى جزء (١) بند ٥٢٨ ص ٥٢٦ وما بعده وانظر شوفو ص ٢٤٤ بند ٣٥٤ وقد اشار الى المواد ٥٩ و٨٦ و٨٧ و٩٨٨ من التقنين المدنى الفرنسى ·

هذه السلطات واسنادها الى الربان واعتبروا ذلـــك قضيية مسلمة لا مناقشة فيها ولا جدال • وهـــو ما يدعو الى التساؤل عما اذا كان للربان هذه السلطة حتى دون وجـــود نص في التشريع وحتى قبل صدور القانون رقـم ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ الذى خول للربان سلطات معينة باعتباره ممثلا للسلطة العامة فهل كان معترفا للربابنة بهذه السلطة حتى قبـل صدور ذلك القانون ؟ •

بل اننا اذا فرضنا جدلا أن هذا القانون لم يصدر أصـــلا فهل كان يمكن القول بأن للربان سلطة شـبيهة لسلطة الموظف العـــام ؟ •

لاشك فى أن الربان كان معترفا له بهذه السلطة بل ان الاعتراف له بها واجب دائما ومفروض بحيث لايمكن القـول بالعكس وذلك لأن الضرورة هى التى تملى هذا الوضع وتوجب اسناد هذه السلطة للربان بحكم أنه هو «سيد السفينة» ونظرا لوجود السـفينة فى عرض البحـر بعيدا عن سـلطات الدولة العـامة (١) ـ فهذه الوقائع التى تحدث على ظهر السفينة أثناء سيرها فى البحر « أى أثناء الرحلة البحرية » يجب أن يوجـد شخص مكلف باثباتهـــا وتدوينها حتى يمكن الرجـوع الى

---

(١) هذا هو ما يشير اليه العلامة ( شوفو ) حيث يتحدث عن المجتمع الصغير communauté d'hommes الموجود على ظهر السفينة وضرورة تنظيم اموره وايجاد ( حاكم ) أو ( سيد ) له متى انفصلت السـفينة عن اقليم الدولة واصبحت فى عرض البحر ( شوفو ص ٢٤٣ بند ٣٥٣ وكذلك ص ٢٣١ بند ٣٣٢ ) .

مدوناته عند الاقتضاء • ولاشك أن الربان هو خير من يعهد اليه بهذه المهمة لأنه هو الذى يقـوم بتنفيذ الرحلة وهـو الشخص القائم على رأس السفينة واليه ترجع كـل أمورها أثنـاء الرحـلة •

ولهذا نجد أن من الشراح من يشير الى أن هـذه السلطة يقرها العرف الدولى والضرورة العملية (١) •

ولعل هذه هي الإشارة الوحيدة التى ساقها فقـه القانون البحرى لبيان مصدر هذه السلطة وأساسها وان كان البعض قد تحدث فى هذا المقام عن « ظروف الرحلة البحرية » وذكر أنه «نظرا لهذه الظروف» منح المشرع للربان بعض الاختصاصات العامة لتعذر اخضاع السفينة لسلطة شخص غيره (٢) ولكنـه اكتفى بالاشارة الى الظروف البحرية دون تفصيل أو مزيد من الايضـاح •

وفى الواقع نجد أنفسنا ازاء محاولة تأصيل هذه السلطة أمام فكرة تفرض نفسها وهى : حالة الضرورة ـ فان هـذه الحالة التى يواجهها ركاب السفينة وملاحوها أثنـاء الرحلة

---

(١) الاسـتاذ الدكتور على جمال الدين عـوض ( ١٩٧٠ ) ص ١٩٠ بنـد ٢٤٦ •

(٢) الأستاذ الدكتور على يونس ( ١٩٦٩ ) بند ٣٦٦ ص ٢٩٦ ـ وانظر ايضا الإستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى (١٩٦٨) ص٢٦٧ بند ٢٢٨ ـ وأشار الى الدكتور مصطفى كمال طه رقم ٢٤٥ والاستاذ الدكتور على حسن يونس رقم ٤٦١ والاسـتاذ الدكتور على جمال الدين عوض بند رقم ٢٢٤ ( أنظر هامش رقم ١ فى صحيفة ٢٦٧ من المرجع المذكور ) •

البحرية حيث يتطلب نشاطهم « أو سير الحوادث فى حياتهم على ظهر السفينة » تدخلا من السلطات العامة « وهى غير موجودة » وهذه الحالة هى التى تدعو الى أن يكون الربان هو ممثل السلطة العامة فى الدولة التى تنتمى اليها السفينة .

وبعبارة أخرى نجد أن قيام الربان بهذه المهام ليس الا تطبيقا لنظرية الموظف الفعلى fonctionnaire de fait التى ابتدعها الفقيه الادارى الكبير جاستون جيز وأصبحت من النظريات المأخوذ بها فى فقه القانون الادارى (١) ولما كانت نظرية الموظف الفعلى لا تطبق الا فى حدود ماتقتضيه الضرورة ـ فان سلطة الربان تقف عند حد الوجود فى عرض البحر بعيدا عن سلطات الدولة .

أما حيث تكون السفينة راسية فى أحد موانى الدولة التى تتبعها فان الربان لاتكون له أية سلطة من هذا القبيل لأن الالتجاء الى سلطات الدولة فى هذه الحالة يكون ميسورا (٢) .

---

(١) انظر الاستاذ الدكتور سليمان الطماوى مبادىء القانون الادارى ( ١٩٦١ ) صحيفة ٥٦٨ وما بعدها ـ وانظر : جاستون جيز : فى المبادىء العامة فى القانون الادارى جزء اول ص ٥٢ ـ ٥٥ ثم ص ٤٤١ وما بعدها وانظر كذلك مقالا للعلامة ( جيز ) فى مجلة القانون العام سنة ١٩٤٤ ص ٣٣١ وانظر رولان فى القانون الادارى ص ١٢٦ بند ١٤٨ .

(٢) تراجع المواد ٢و٣و٤ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الامن والنظام والتاديب على السفن ويخلص منها انه اذا كانت السفينة راسية فى احد موانى الجمهورية فان المختص هو مدير ادارة التفتيش البحرى فى الميناء ـ واذا كانت السفينة راسية فى ميناء أجنبى به تمثيل قنصلى للجمهورية فان الاختصاص يكون للقنصل المصرى .

وكذلك حين تكون السفينة في أحد الموانى الأجنبية التى يوجد بها تمثيل قنصلى لجمهورية مصر العربية فـــلا سلطة للربان لنفس السبب • ومن ثم فان سلطة الربان هنا لاتتحقق الا أثناء الرحلة البحرية حيث يتعذر الالتجاء الى سلطات الدولة (١) ، ويكون أساسها عندئذ هو فكـرة الموظف الفعلى التى ترتد فى النهاية الى نظرية الضرورة (٢) ، فهذه هى الفكرة المسيطرة على الموضوع والتى ينبغى أن نرجع اليها فى تأصيله وبيـــان مصدره الحقيقى أو الصحيح سواء فى مصر أو فى غيرها من البلاد وسواء فى حالة وجود تشريع يؤكد هــذه السلطة او يقررها ـ أو فى حالة عدم وجود مثل هذا التشريع ، فان حالة الضرورة تفرض حينئذ نفسها ، وهو ماجرى به العرف الدولى من قديم الزمن نزولا على أحكام الضرورة على ما قدمنا •

ولهذا نجد أنه رغم الاعتراف للربان بهذه السلطات فان الربان لا يعتبر موظفا عاما فلا يخضع لأحكام قانون التوظف أو المعاشات ولا تسبغ عليه هــذه الصفة فى المجـــال الجنائى سواء من حيث التطبيق الموضوعى لقواعد القانون الجنائى او تطبيق أحكامه الاجرائية من حيث الاختصاص وما الى ذلك (٣) •

---

(١) انظر الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى ١٩٦٨ ص ٢٦٦ •

(٢) انظر رسالة تيتو فى اغتصاب السلطة فى القانون الادارى ( رسالة من باريس ســنة ١٩٣٤ ص ٣٥ وما بعـــدها وصحيفة ٤٣ على وجـــه الخصـــوص •

Teytaud : de l'usurpation du pouvoir en droit adminstratif (thèse : Paris 1934).

(٣) ريبير جــزء (١) ص ٥٢٧ بالهامش وحكم محكمة روان ١٤ فبراير سنة ١٩٠٨ المجلة الدولية /٢٥/٣٢٥ وانظر مع ذلك : ريبير نفسه فى الجزء الاول فقــرة ( ٥٢٥ ص ٥٢٤ ـ ٥٢٥ حيث يذكر أن الدولة تزود الربان بسلطة تحاكى سلطة الموظف •

# الفصل الثالث

## منشأ سلطة الربان وضماناتها

هذه السلطة الواسعة المخولة لربان السفينة والتى تشمل أمورا كثيرة تنصب على السفينة ذاتها كما تنصب أحيانا على البضاعة المشحونة عليها وتمس حقوق المجهز ومالك السفينة ، كما تمس حقوق الشاحنين وتصل أحيانا الى حد السيطرة على الأشخاص الموجودين بالسفينة وتقييد حريتهم وتمس حقوقهم المتعلقة بأموالهم وأشخاصهم وأنفسهم « عندما يصبح الربان موثقا أو محققا أو تكون له سلطة الزجر وتوقيع العقاب » ـ هذه السلطة الهائلة تدعو الى التساؤل عن مصدرها ومنشئها وما يمكن أن يكون لها من ضوابط وما يرد عليها من قيود كما يثور التساؤل أيضا عما يمكن أن يكون للربان من ضمانات أو حصانات تكفل ممارسته لسلطته بحرية ودون خشية من مساءلة لاحقة قد يتعرض لها مما يجعله يحجم عن استعمال هذه السلطة أو يتراخى أو يتقاعس عن ممارستها .

وكل هذه التساؤلات قد ثارت فى العمل كما تناولها الفقه بالبحث وعالجها القضاء بالحسم ، وقد كان من الطبيعى أن تنتهى دراستنا بعرض ما طرح فى هذا الصدد من آراء ونظريات وتأصيل هذه المسائل ببيان الأسس القانونية التى تقوم عليها سلطة الربان « أو كل جانب من جوانب هذه السلطة

على حدة » والضوابط التى تحكم هــذه السلطة فى مختلف نواحيها والضمانات التى يكفلها القانون للربان فى هذا الشأن وهو ما نتولى بيانه فى هذا الفصل فى ثلاثة مطالب :

أولهــا : مخصص لبيان ما للربان من حصانة وضمانات •

وثانيها : نعرض فيه لبيان الضوابط المقررة لهذه السلطة المخولة للربان •

وثالثها : نختتم فيه البحث بتأصيل سلطة الربان وبيــان منشأ هذه السلطة ومصدرها فى القانون •

وسوف نعالج ذلك بالترتيب الآتى :

## المطلب الاول

## حصانة الربان وضماناته

قرر المشرع للربان فى ممارسته لسلطته حصــانة خاصة وفرض عقوبات جنائية على كل من يحــاول منع الربان من استخدام سلطاته أو يعتدى عليه أثناء عمله •

وقد نص على ذلك فى القــانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن [١] فوضع طائفــة من العقوبات الشديدة تطبق فى حالات الاعتداء على سـلطات الـــربان •

---

(١) صدر هذا التشريع بموجب قرار بقانون من رئيس الجمهورية ونشر بالجريدة الرسمية العدد ١٢٦ فى ١٩٦٠/٦/٣ •

وقد ورد ذلك فى المادة «١٥» وما بعدها من القـــانون المذكور (١) حيث تنص المادة «١٥» على أنه يعاقب بالحبس مدة لاتزيد على ثلاثة شهور وبغرامة لاتجاوز عشرين جنيهــا أو باحدى هاتين العقوبتين كل من تعدى على ربان السفينة أو أحد ضباطها أثناء تأدية أعماله أو قاومه بالقوة ٠

بينما تنص المادة «١٧» من ذات القانون على أن التآمر ضد سلامة الربان أو حريته أو سلطته يعتبر من قبيـــل الاتفاقات الجنائية المعاقب عليها قانونا ٠

واذا كان فعــل التعدى أو المقـاومة المنصوص عليــه فى المادة «١٥» منه نشأت عنه جروح « للربان » فان العقوبة تكون الحبس لمدة لاتزيد عن سنة وغرامة لاتجاوز خمسين جنيهـا أو باحدى هاتين العقوبتين ٠

واذا كان الذى ارتكب الجريمة هو أحد ضـباط السفينة فان المادة «١٦» تنص على مضاعفة العقوبة (٢) ٠

ونرى مما تقدم أن المشرع قد أصبغ على الربان حماية قوية وزوده بنوع من الحصانة يتمثل فى معاقبـة من يقـاومه ومن يعتدى عليه ويؤدى ذلك الى احجـام من تسـول له نفسه بالاعتداء على الربان أو الاتفاق مع غيره على ذلك ٠

---

(١) تراجع موســوعة تشريعات النقل البحرى للاســتاذ محمد علوان ــ المحامى ــ الطبعة الأولى ١٩٧٩ ص ٤٣٣ وما بعدها ٠

(٢) يراجع ذلك كله : الاســتاذ الدكتور على حسن يونس ص ٢٩٩ فقــرة ٣٦٧ ٠

ولاشك فى أن هذه العقوبات لاتعتبر من قبيل الجزاءات التأديبية بل هى من جرائم القانون العام ومرتكبها يلقى جزاءه أمام محاكم الجنح أو الجنايات طبقا للاختصاص المقرر فى قانون الاجراءات الجنائية ، غير أن النص على العقوبة لم يرد فى صلب قانون العقوبات وانما ورد فى قانون خاص هو قانون حفظ النظام والامن على البواخر . ولكن الذى يطبق هذه النصوص هو القاضى المختص وليس الربان نفسه أو سلطات السفينة لأنها قاصرة على الجزاءات التأديبية التى توقع عن المخالفات « المحلية » التى ترتكب على ظهر السفينة فيكون العقاب عليها نوعا من التأديب ولا يدخل فى عداد السوابق التى يحاسب عنها المحكوم عليه اذا ما ارتكب جريمة أخرى . أما الاعتداء على الربان فيدخل فى حساب السوابق « وهذا أمر من الوضوح بحيث لا يحتاج الى الاطالة فى شرحه أو الى المزيد من البيان فيه » .

ومن جهة أخرى نجد أن الربان يتمتع بقسط كبير من الاستقلال لأن وظيفته « أساسا » هى وظيفة فنية فلا يجوز للمجهز أن يتدخل فى آدائها (١) بل أن للربان الحق فى أن يرفض أى أمر يصدر اليه من المجهز على خلاف الأصول الفنية ، ويعتبر كل شرط يضعه المجهز لتقييد سلطة الربان شرطا

(١) الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض فى القانون البحرى ١٩٧٠ ص ١٩٠ بالهامش رقم (٢) وقد أشار فيه الى العديد من الأحكام الصادرة من القضاء الفرنسى فى هذا المعنى . وانظر فى هذا المعنى مقال الأستاذ روديير عن تحديد مسئولية ملاك السفن — مجلة القانون البحرى الفرنسى D.M.F. السنة (٢٥) ص ٢٥٩ وعلى الخصوص صحيفة ٢٦١ فى نهايتها .

باطلا (١) ويبرر الشراح هذا الاستقلال بأن سلامة السفينة وركابها وملاحيها وما تحمله من بضاعة ومشحونات تتوقف على الربان وما يتمتع به من كفاية وحزم وعلى احترامه للأصول الفنية في الملاحة فلا يجوز اذن مناقشته أو فرض رأى معين عليه لأن ذلك قد يودى بالسفينة وما عليها .

ولكن هذه السلطة التى للربان ليست سلطة تحكميه لأنه يجوز بعد عودة السفينة الى البر أن تناقش تصرفات الربان ويطلب منه تبريرها فان عجز كان مسئولا .

ونلاحظ كذلك ان اختيار الربان ليس متروكا لهوى المجهز بل هو محكوم فى ذلك بشروط وضعها المشرع بالقانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١ حتى يكون اختيار الربان حاصلا على أعلى

---

(١) نفس المرجع السابق ص ١٩١ . وأنظر الأستاذ أحمد عبد الهادى بند ٣١١ فى آخره ص ٢٠٧ حيث يشير الى أن الشرط فى هذه الحالة يكون باطلا بطلانا أصليا ( أى مطلقا ) يراجع نقض فرنسى ٤ يونيو سنة ١٨٣٤ — دالوز — ١٨٣٤ — ١ — ٢٦٢ ويشير الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش الى أن المجهز ليس له تمام الحرية فى اختيار الربان لان المشرع اشترط أن تتوافر فيه شروط معينة ( الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش فى شرح القانون البحرى بند ١٤٩ ص ١٤٠ ) . ولعل هذا هو السبب فى أن مسئولية المجهز عن فعل الربان ليست من قبيل مسئولية المتبوع عن تابعه لان المجهز ليس حرا فى اختيار الربان كما انه لا يستطيع أن يراقبه فى عمله — ومن ثم فلا يمكن أن ينسب اليه خطأ ( ولو مفترض ) فى الاختيار أو فى الرقابة culpa in eligendo, vel invigilando تراجع مقالة الأستاذ روديير عن تحديد مسئولية مالك السفينة : مجلة القانون البحرى الفرنسى D.M.F. عدد مايو ١٩٧٣ — لسنة ٢٥ ص ٢٦١ ) .

مستوى من الكفاية والحزم (١) لأن للربان مركزه الخاص الذى لا مثيل له فى ميادين العمل الأخرى ولأنه يباشر عمله بعيـدا عن المجهز بينما يتحمـل المجهز بنتـائج عمله كما ان الدولة تزوده بسلطات عامة لا يملكها أحد الا بتفويض من المشرع (٢)، لأن السفينة وهى فى عرض البحر تعتبر كجزء من الدولة نفسها طالما انها تحمل علم الدولة ولكن السفينة وهى فى عرض البحر تخرج عن نطاق سلطة الدولة ولا يمكن اسناد السلطة فى هذه الحالة الى شخص آخر غير الربان لأنه هو سـيد السفينة بعد الله (Maître aprés Dieu) فـلا مفر من اخضاع السفينة فى عرض البحـر اليه وحده ٠

وكل ذلك لا ينفى ( كما سـبق القول ) أن الربان يعتبر مسئولا عن تصرفاته ، ويحاسب عليها بعد رجوعه الى البر لأن هذه السلطة الواسعة المخولة اليه تستدعى بالضرورة ايجاد مسئولية مقابلة لهـا ( لأن المسئولية بتحقق السـلطة وبنفس القـدر ) (٣) ٠

---

(١) الأستاذة الدكتورة سميحة القليوبى ـ موجز القـانون البحـرى ( ١٩٦٩ ) ص ٢٢٢ بند ( ٢٥٣ ) ٠

(٢) الأسـتاذ الدكتور على جمال الدين عوض فى القـانون البحرى ( ١٩٧٠ ) ص ١٨٩ ـ والأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ( المرجع السـابق ) ص ١٤٠ بند ١٤٩ ـ السالف الاشارة اليه ٠

(٣) تراجع ( فى مسئولية الربان ) الجنائية والمدنية : الاسـتاذ أحمد عبد الهادى بند ٣٥٣ ،٣٥٤ ص ٣٤٤ ـ ص ٣٤٥ ـ والأستاذ الدكتور محمد كامل ملش بند ١٥٨ ص ١٤٥ ـ وقد جاءت الاحكام الخاصة بمسـئولية الربان فى التشريع البحرى المصرى فى المواد من ٣٥ ـ الى ٦٤ ( وتقابلها المواد ٢٢١ ـ ٢٤٩ تجارى فرنسى ) وأولى هـذه المواد ـ وهى المادة ( ٣٥ ) من التقنين البحرى المصرى تجعل الربان مسـئولا أمام المجهز عن الاخطاء التى يرتكبها اثناء تأدية وظيفته ولو كانت أخطاء يسيرة ٠

الا أن هناك سؤالا يفرض نفسه علينا وهو : ماذا يكون الحـــل لو لم توجـد نصـــوص تشريعية تقـرر اسـناد السـلطة الى الربان ؟ .

والرد على ذلك أن العرف الدولى والضرورات العملية تقر هذه السلطة دون حاجة الى نص : أى أن السلطة مسندة الى الربان بحكم الضرورة وذلك نظرا لوجود السفينة فى عرض البحر واستحالة اخضاعها الى سلطة شخص آخر سواه (1) .

فالمصدر الرئيسى لهذه السلطة اذن هو حالة الضرورة ( كما سبقت لنا الاشارة ) ويعتبر الربان ( فى هذه الحالة ) فى حكم الموظف الفعلى Fonctionnaire de Fait بالنسبة الى سلطاته التى يمارسها كممثل للسلطة العـامة . وقد سبق لنا بيـان وجهة نظـرنا فى هذا الصـدد فى الموضع المخصص لها ( من هـذه الرسالة ) ونجد ان الامعان فى البحث والنظر يزيد هذا الرأى تأكيدا لدينا مما يسوقنا الى ان نقرر ان سلطة الربان ترجع أصلا وأساسا الى حالة الضرورة التى يوجد فيها ازاء المخاطر التى يتعرض لها فى عرض البحر ، ووجوب ايجاد حاكم يتولى

---

(1) وفى هذا يقول العلامة شوفو : أن مجتمعا صغيرا من البشر يعيش على ظهر السفينة منعزلا عن اقليم الدولة . ومن واجب الدولة ( التى تحمل السـفينة علمها ) ان تقيم نظاما لهـذا المجتمع الصـغير يكفل فيه الأمن والاستقرار والتزام أحكام القانون . وهـذا يستلزم ايجاد رجل على ظهر السفينة يتحمل مسئولياتها فى البحر ويكلف بتوفير الاستقرار والنظـام ومراعاة اللوائح على ظهرها وهذا هو الربان . ولتمكينه من ممارسة وظائفه تسند اليه سلطات معينة لا يجوز أن يترك للمجهز تحديدها وانما يحددها القانون . ( شوفو ص ٢٤٣ بند ٣٥٣ ) .

السيطرة على الموقف ومواجهة المخاطر والوصول بالسفينة الى بر الامان أو انقاذ ما يمكن انقاذه منها فى حالة تعرضها للهلاك بمن عليها من الاشخاص وما عليها من البضائع وفى هذا المجال لا يوجد غير الربان حاكما لأنه هو قائد السفينة والمسئول عنها وهو يقوم بعمل فنى لا سبيل الى تقييده فيه بأوامر وقواعد تتعارض مع الاصول الفنية بل يجب ان يكون له فيه الرأى طليقا من أى قيد حتى يباشره على الوجه الاكمل دون تدخل من أحد • ولا ضمان للسلامة فى هذه المواقف سوى دراية الربان وحزمه وحسن تصرفه ولذلك فهو يختار طبقا لشروط ( ومواصفات ) معينة حتى يكون اختياره حاصلا على أعلى مستوى فنى من حيث الكفاءة وحسن التصرف •

ونخلص من ذلك الى أن منشأ سلطة الربان هو حالة الضرورة ووجوب اخضاع السفينة الى ارادة أو الى سلطة شخص قوى (١) حازم لمواجهة المخاطر وللقيام بالأعمال التى تدعو الظروف الى القيام بها •

ولا شك فى ان اسناد هذه السلطة الى الربان هو الحل الوحيد الذى تمليه الظروف ( أى الضرورات ) •

---

(١) وفكرة الضرورة هى التى تفسر ما ينبغى ان تكون عليه الدولة : من وجود سلطة عامة يخضع لها جميع الافراد الذين يتكون منهم المجتمع وهو ما يعبر عنه بان الدولة جماعة نظامية اى تتكون من طبقة حاكمة واخرى محكومة . وهذا هو العنصر الهام فى تكون اى مجتمع منظم ( يراجع فى ذلك الاستاذ الدكتور السيد صبرى : مبادىء القانون الدستورى طبعة ١٩٤٩ – ص ٣ فقرة (٢) – وديجى فى القانون الدستورى طبعة ثانية ١٩٢١ – جزء (١) ص ٢٩٣ وما بعدها – كاريه دى مالبرج – مساهمة فى النظرية العامة للدولة طبعة ١٩٢٠ جزء (١) ص (١) ) •

ولهذا يحائط الربان بضمانات تكفل ممارسته لسلطته على أوفي وأكمل وجه • وهذه الضمانات تتمثل فى احسان اختيار الربان (١) من جهة — واستقلاله في عمله (٢) — من جهة أخرى، والحصانات المقررة له (٣) من جهة ثالثة بحيث يعاقب من يخالف أمره أو يعتدى عليه ( أو يحاول ذلك ) حتى يستتب الأمن والنظام على السفينة فلا يتعرض الربان للمؤامرات أو الشغب — ويسبغ عليه المشرع بذلك هالة من المهابة والجلال تليق بالسلطة التى أولاها له ، والمسئولية الثقيلة التى القاها عليه •

فالنصوص التشريعية الواردة فى هذا النطاق ليست الا صياغة فنية لما تمليه حالة الضرورة بالنسبة للسفينة وربانها

---

(١) توجب معظم التشريعات ( فى سائر دول العالم ) ان يتوافر فى الربان شرطان :

١ — أن يكون حائزا على شهادة صلاحية خاصة . وقد نص على ذلك ( فى مصر ) القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١ الخاص بالربابنة وضباط الملاحة وتعتبر شهادة ( ربان أعالى البحار ) أعلى الشهادات المطلوبة . وتخول لحاصلها الحق فى قيادة جميع أنواع السفن ايا كانت حمولتها وفى اية رحلة .

٢ — والشرط الثانى : أن يكون الربان متمتعا بجنسية الدولة التى تتبعها السفينة وان كانت بعض القوانين ( كالقانون الانجليزى مثلا ) تجيز أن يكون الربان اجنبيا . ( انظر الدكتورة اميرة صدقى ، دروس ( ١٩٧٥ ) ص ١٨٧ — ١٨٨ ) .

(٢) الأستاذ الدكتور على جمال يونس ( ١٩٦٩ ) جزء (١) ص ٢٧٩ بند ٣٤٧ ويمتنع على الربان ان يتنازل عن عقد الاستخدام عن بعض اختصاصاته الفنية ( والا كان التنازل باطلا ) نقض فرنسى ٤ يونيو ١٨٣٤ — D. ١٨٣٤ — جزء (١) ٣٦٣ .

(٣) يراجع القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ المواد ( ١٥ — ١٧ منه ) .

والاحكام التى جاءت بها هذه النصوص ليست جديدة وانما هى تعبير عن الحلول التى يجب اتباعها فى مثل هذه الاحوال حتى اذا لم يوجد نص ٠

ولهذا فمن العبث ان نحاول البحث عن منشأ سلطة الربان فى نصوص التشريع البحرى ( خصوصا اذا كانت قاصرة ) أو فى فكرة التفويض التشريعى ( التى اشار اليها بعض الشراح بطريقة عرضية ) أو فى العرف الدولى طالما ان المصدر الحقيقى لكل هذه السلطات وكل النصوص الواردة بشأنها (أو الأعراف التى تكونت فى هذا الصدد ) ـ ذلك المصدر الحقيقى هو حالة الضرورة ولا منشأ لسلطة الربان سواها ٠

وحالة الضرورة كما هو معروف تفرض نفسها حتى على المشرع ، اذ يعترف بها فى المجال المدنى وفى المجال الجنائى ويرتب عليها احكاما ونتائج لا يتسع المقام لشرحها فى هذا البحث ولكن اعتراف المشرع بهذه الحالة فى مجالات أخرى يؤدى بنا الى الاعتراف بها أيضا فى مجال القانون البحرى ، واعتبارها هى مصدر سلطة الربان ، سواء بالنسبة للمجهز أو للشاحنين أو للسلطات العامة ولذلك نجد أن سلطة الربان تتسع أو تنكمش طبقا لمقتضيات الضرورة فهى حالات الخطر العاجل أوسع نطاقا منها فى الحالات العادية ، مما يدل على أن الضرورة هى مناط سلطة الربان فهى تدور معها وجودا وعدما كما تقدر بقدرها ٠ وفيما سبق لنا من عرض هذه السلطات ومداها ما يؤكد هذه الحقيقة التى لا سبيل إلى المجادلة فيها ٠

## المطلب الثاني

## ضوابط سلطة الربان

ليست سلطة الربان مطلقة بل أنه ترد عليها قيود مختلفة (١) بحيث يكون لكل تصرف من تصرفاته ضوابط لايمكن أن يحيد عنها ، والا كان مسئولا . وهذه الضوابط تختلف باختلاف تصرفات الربان وهو ما نعمد الى ايضاحه فيما يلي :

١ – يخول القانون للربان سلطة التأديب وتوقيع الجزاءات على المسافرين والملاحين وفي مقابل ذلك يقرر عقوبات تأديبية وجنائية على الربان في بعض الحالات (٢) .

٢ – ويخول القانون للربان سلطة وحقوقا على السفينة وعلى المشحونات وفي نظير ذلك يقرر مسئولية الربان مسئولية مدنية عن خطئه في استعمال هذه السلطة وتلك الحقوق (٣) .

---

(١) انظر : ( في قيود سلطة الربان ) : الاستاذ احمد عبد الهادى في القانون البحرى – بند ٣٤١ ص ٢٣٢ . وانظر الاستاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق ) ص ٢٧٩ بند ٣٤٨ – وما بعدها . وانظر كذلك الدكتورة أميرة صدقي ( دروس ) ص ١٩١ – ١٩٢ .

(٢) انظر المادة ( ٢٠ ) من القانون رقم ١٦٧/ ١٩٦٠ .

(٣) انظر : في مسئولية الربان : الاستاذ الدكتور على حسن يونس – المرجع السابق ص ٣٠٤ بند ٣٧٤ وما بعده وانظر كذلك الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( طبعة ١٩٧٠ ) ص ٢٠٣ و ٢٠٤ – البنود من ٢٦٥ – ٢٦٩ والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) ص ١٧٤ وما بعدها بند ٢٣٣ وما بعده .

٣ ـ وللربان سلطات استثنائية واسعة أثناء الرحلة البحرية (١)
ولكن استعمال هذه السلطات رهين بتوفر شروط معينة
لابد من اجتماعها أو تحققها ٠

وهو ما نتولى بيانه فى فقرات ثلاث : ـ

( الفقرة الاولى )

**العقوبات التاديبية والجنائية التى توقع على الربان**

يشير الشراح الى أن الربان لا يجوز له أن يوقع أى جزاء دون اجراء تحقيق تسمع فيه أقوال صاحب الشأن عن الاعمال المنسوبة اليه ويسمع فيه شـهود الاثبات والنفى ويحرر محضر بأقوالهم (٢) ٠

كما ان سـلطة الربان فى توقيع جـزاء الحجز لا يمكن ممارستها الا اذا كانت السفينة فى عرض البحر أو فى أحد الموانى التى تمر بها (٣) ٠

---

(١) انظر على سبيل المثال : الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ المرجع السابق ( طبعة ١٩٦٨ ) ص ٢٦٠ حيث يشير الى التفاوت بين سلطات الربان من حيث السعة ( وقد أشار الى المادة ٤٩ من التقنين البحرى ) . وانظر كذلك : الاسـتاذ الدكتور على جمال الدين عوض المرجع السـابق ص ١٩٨ بند ٢٥٩ .

(٢) أنظر : الاستاذ الدكتور على حسن يونس ١٩٦٩ ص ٢٩٩ .

(٣) نفس المرجـع السـابق .

وتنتهي سلطة الربان ويرفع الجزاء بانتهاء الرحلة أو وصول السفينة الى ميناء تسجيلها أو وصول صاحب الشأن الى غايته (١) .

غير أن الربان نفسه قد يعاقب اذا أساء استعمال سلطته في الأمر بشيء أو الاذن بشيء أو التسامح في شيء مما ذكر أو يكون قد استعمل القسوة أو جعلها تستعمل — أو تركها تستعمل — نحو شخص مسافر على السفينة (٢) .

ويسأل الربان تأديبيا اذا ارتكب خطأ فنيا ترتب عليه وقوع حادث بحرى فيه خطر على الارواح أو الاموال أو كان من شأنه أن يؤدى الى احتمال وقوع هذا الحادث (٣) .

والعقوبات التأديبية المقررة للربان هي الحرمان من العمل بالسفن مدة لا تزيد عن ستة أشهر أو بتأخير الاقدمية وتنزيل الدرجة .

ويحاكم امام مجلس تأديب يصدر بتشكيله قرار من نائب المدير العام لمصلحة الموانى والمنائر ، وذلك بعد عمل تحقيق تسمع فيه أقواله .

---

(١) المادة ( ٥ ) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

(٢) المادة ( ٢٠ ) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ سابق الاشارة اليه .

(٣) المادة ( ٦ ) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ وانظر الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : دروس في القانون البحرى ١٩٦٨ — ص ١٥٥ بند ١٤٥ — والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( ١٩٦٨ ) صحيفة ٢٧٦ بند ٢٣٥ — وانظر كذلك الدكتورة أميرة صدقى ( دروس ) ص ١٩٨ .

وللربان حق التظلم من قرار مجلس التأديب ، وينظر التظلم أمام مجلس عال يصدر بتشكيله قرار من مدير مصلحة الموانى والمنائر [١] .

أما العقوبات الجنائية التى تطبق على الربان فى حالة اساءة استعماله لسلطته أو فى حالة استعمال القسوة — فهى الحبس لمدة لا تزيد على ثلاثة أشهر والغرامة التى لا تجاوز عشرين جنيها أو احدى هاتين العقوبتين ( مادة ٥ ) من قانون الامن والنظام والتأديب فى السفن .

ويعاقب الربان كذلك بالحبس لمدة لا تزيد عن شهر وغرامة لا تجاوز عشرين جنيها ( أو احدى هاتين العقوبتين ) اذا ترك احد البحارة مريضا أو جريحا دون أن يحقق له وسائل العلاج والترحيل [٢] .

كما يعاقب الربان [٣] لتقصيره فى بذل ما يستطيعه من جهد لانقاذ سفينة مشرفة على الغرق أو شخص عثر عليه فى

(١) هذا هو ما تنص عليه المادة ( ١٠ ) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ وهى تبين كيفية تشكيل المجلس — وانظر كذلك : قرار وزير الحربية رقم ٣١٤٠ لسنة ١٩٦٠ فى شأن تأديب الربان وافراد طاقم السفينة ( الوقائع العدد ٨٢ فى ٢٠/١٠/١٩٦٠ ) وتراجع موسوعة تشريعات النقل البحرى للاستاذ محمد علوان — المحامى — طبعة ١٩٧٩ ص ٤٣٩ وما قبلها ) .

(٢) المادة ( ٢١ ) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ ويراجع كتاب الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٧٧ والاستاذ الدكتور مصطفى الجمال ( دروس ) ص ١٥٦ .

(٣) بالحبس لمدة اقصاها ستة شهور وغرامة أقصاها مائة جنيه .

البحر (١) بما مفادة أن الالتزام بالانقاذ فى هذا الغرض يكون اجباريا (٢) .

ويسأل جنائيا كل ربان ينقض عقد تعيينه ويترك السفينة ـ فى غير أحوال الضرورة القصوى ـ مع التفرقة فى ذلك بين حالتين ( أولاهما ) أن تكون السفينة فى الميناء وغير معرضة لأى خطر ، فتقتصر العقوبة فى هذه الحالة على الحبس لمدة لا تزيد عن ثلاثة أشهر والغرامة التى لا تجاوز مائة جنيه أو احدى هاتين العقوبتين .

أما ( الحالة الثانية ) فهى حالة ما اذا كانت السفينة فى عرض البحر ، فتكون العقوبة هى الحبس لمدة لا تزيد عن سنتين . ولم يشر المشرع فى هذه الحالة الى الغرامة (٣) .

أما اذا ارتكب الربان فعلا من شأنه اغراق السفينة قاصدا ذلك أو قام عمدا باحراقها أو بتعطيل سيرها أو حاول القيام بأى عمل من هذه الاعمال فمندئذ يغلظ له العقاب وتكون عقوبته هى الاشغال الشاقة المؤبدة أو المؤقتة وقد تصل العقوبة الى الاعدام اذا نشأ عن أى فعل من الافعال المذكورة موت شخص ما سواء من الاشخاص الموجودين على ظهر السفينة

---

(١) المادة ( ٢٢ ) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

(٢) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٧٧ بالهامش .

(٣) مادة ( ٢٣ ) من قانون حفظ النظام والامن فى السفن ـ والاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٧٧ بند ٢٣٥ .

( ركابا أو ملاخين ) أو من غيرهم (1) .

ولا تستبدل عقوبة الاعدام فى هذه الاحوال الا بعقوبة الاشغال الشاقة المؤبدة (2) .

( الفقرة الثانية )

**مسئولية الربان المدنية**

يسأل الربان مدنيا قبل المجهز وقبل الغير . أما مسئوليته قبل المجهز فهي عن أخطائه الشخصية فى آداء مهمته ، وهذه المسئولية عقدية وأساسها العقد المبرم بين الربان والمجهز (3) ولا يعفى الربان منها الا باثبات السبب الاجنبى (4) ، وقد قررت المادة (٣٥) من التقنين البحرى مبدأ هذه المسئولية حتى لو كان الخطأ يسيرا (5) . وهذا هو أيضا حكم المادة (٧٩) من المشروع التمهيدى (6) .

---

(١) يلاحظ أن المجهز يسأل أيضا عن الأفعال الجنائية التى يرتكبها الربان ( كالضرر الذي ينشأ عن خطأ الربان بالنسبة لاستحكامات الميناء ) وذلك طبقا للقواعد العامة فى مسئولية المتبوع عن افعال تابعيه ( يراجع الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش فى شرح القانون البحرى ص ١٣٥ بند ١٤٢ ) .

(٢) أنظر الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٧٧ — وانظر أيضا المادة ( ١٨ ) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

وهذا القانون هو يتضمن جرائم بحرية خاصة غير منصوص عليها فى قانون العقوبات كما يقرر لها العقوبات المناسبة ( التى قد تصل الى الاعدام ) .

(٣و٥) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٧٤ بند ٢٣٤ والأستاذ الدكتور مصطفى الجمال : دروس ( ١٩٦٨ ) ص ١٥٥ — بند ١٤٤ — وقد نصت هذه المادة على مبدأ مسئولية الربان بقولها انه على كل ربان ضمان ما يحصل منه من التفريط فى اثناء تادية وظيفته ولو كان يسيرا ويلزم بأداء مقابل الخسارة الناشئة عنه .

(٤و٦) الأستاذ الدكتور على حسن يونس ص ٣٠٤ بند ٣٧٤ وانظر المادة ( ٤٦ ) بحرى . وانظر الأستاذة الدكتورة سميحة القليوبى بند ٢٧٥ وما بعده ص ٢٤٢ وما بعدها فى المرجع السابق ذكره .

وأما مسئوليته قبل الغير فهي مسئولية تقصيرية أساسها الفعل الضار ، ويسأل الربان في هذه الحالة عن خطئه الشخصي وفقا للقواعد العامة في المسئولية التقصيرية • ومن الامثلة التي تضرب في هذا الصدد حالة هجر الربان للسفينة ـ أو اصطدامه بسفينة أخرى بخطأ منه (١) •

على أن الغير قلما يرجع على الربان بطلب التعويض في هذه الحالة بل يؤثر الرجوع على المجهز لملاءته • ويستطيع المجهز عندئذ بدوره أن يرجع على الربان ـ وان كان هذا قليل الحدوث عملا •

أما أخطاء البحارة فلا يسأل عنها الربان لأنه ليس متبوعا لهم وانما الذي يسأل عنها هو المجهز لأن البحارة تابعين له مباشرة (٢) •

ولكن اذا ساهم الربان في الخطأ أو ارتكب هو نفسه خطأ شخصيا يتمثل في تقصيره في الاشراف على البحارة أو

---

(١) انظر : الاستاذ الدكتور محمد كامل ملش في شرح القانون البحري ص ١٤٦ ( وهوامشها ) ونقض فرنسي ٩ يونيو ١٩٠٨ ـ دالوز ـ ١٩١١ ـ ١ ـ ٨٤ ـ سيري ١٩١١ ـ ١ ـ ٣١٧ يشير هذا الشارح الى ان العمل قد جرى على عدم مقاضاة الربان في أحوال التصادم .

وانظر كذلك : الأستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض ( ١٩٧٠ ) ص ٢٠٣ بند ٢٦٦ ـ يرى ان للشاحنين مقاضاة الربان بدعوى المسئولية التقصيرية بشرط أن يثبتوا الخطأ الشخصي في جانبه .

(٢) ليون كان ورينو ـ ٥ ـ ٥٢١ ( وانظر عكس هذا الرأي ديجاردان ـ ٢ ـ ٣٨٢ ) .

مراقبتهم ـ أو حتى تقصيره في اختيارهم (١) ( اذا كان الربان هو الذى قام بتمييينهم نيابة عن المجهز ) ـ أو اذا اصدر اليهم أمرا على غير مقتضى القانون ـ فانه أى الربان يسأل شخصيا فى هذه الحالة ـ ويكون متضامنا فى المسئولية مع البحارة الذين ارتكبوا الخطأ : لأن المسئولية التقصيرية تفترض التضامن وتكون المسئولية الواقعة على الربان فى هذه الحالة مسئولية اصلية أساسها الخطأ الشخصى الصادر من الربان (٢) .

ولا يعتبر من قبيل مسئولية المتبرع عن أفعال تابعيه لما سبق ذكره من أن الربان ليس متبوعا للبحارة وانما المتبوع هو المجهز (٣) .

وكذلك لا يسأل عن أخطاء الركاب (٤) المسافرين معه

---

(١) كما لو استخدم ملاحا غير صالح للعمل لخلل فى قواه العقلية ( استئناف مختلط إسكندرية ٢٨ يونيو سنة ١٩٤٤ ـ ب ـ ٥٦ ـ ٢١١ ) واشار اليه الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( ١٩٧٠ ) ص ٢٠٤ .

(٢) أنظر ريبير ـ ١ ـ ٨٣٧ وفال : الموسوعة ( ١٩٤ ) ـ وانظر كذلك : الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع السابق ) ص ٢٧٥ بند ٢٣٤ ـ والأستاذ الدكتور على حسن يونس ( ١٩٦٩ ) بند ٢٨٠ ص ( ٣٠٧ ـ ٣٠٨ ) ومراجعه .

(٣) البحارة تابعون للمجهز لا للربان ويعتبر مسئولا عن اعمالهم لانه هو رئيسهم ( نقض فرنسى ٢٩ مارس ١٨٥٤ ـ دالوز ـ ١٨٥٤ ـ ١ ـ ٢٣٥ ـ سيرى ١٨٥٤ ـ ١ ـ ٢٣٦ ) ( وحكم محكمة روان ١٤ يونيو ١٨٧٦ ـ سيرى ١٨٧٧ ـ ٢ ـ ٢٨٧ ) وانظر الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش فى شرح القانون البحرى ( سابق الاشارة اليه ) ص ١٣٤ ـ ١٣٥ ـ ( نهاية البند ١٤١ ) .

(٤) يراجع : الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش فى شرح القانون البحرى ـ ص ١٤٩ بند ١٦٣ فى نهايته . وهو يشير الى عدم مسئولية الربان عن المسافرين ولكن اذا كان فى مقدور الربان أن يمنع المسافر من ارتكاب الفعل الضار ولكنه تركه بعمله فانه يكون مسئولا عن ذلك ( وهذا تطبيق عادى للقواعد العامة ) .

لأنه لا يملك مراقبتهم أو الاشراف عليهم ـ الا اذا ثبت أنه قصر فى ممارسة سلطته التأديبية عليهم ، وأدى تقصيره هذا الى وقوع جريمة أو ضرر ، ويجب اقامة الدليل فى هذه الحالة على رابطة السببية كما يجب أولا اثبات التقصير من جانب الربان (١) •

ويذهب بعض الشراح الى أن اثبات خطأ الربان يكون أمرا عسيرا أو صعبا فى أغلب الأحوال بسبب الظروف الخاصة التى يمارس فيها الربان وظيفته وسلطاته بعيدا عن كل رقابة • ومع ذلك يلاحظ أن ثمة من النصوص القانونية ما يسهل اثبات الخطأ كنص المادة (٣٨) بحرى الذى يلزم الربان بامساك ( دفتر يومية ) للسفينة يسجل فيه كل ما يصيبها أو يصيب البضائع المشحونة عليها من تلف أثناء الرحلة ـ وكنص المادة (٥٦) بحرى الذى يلزمه بتقديم التقرير البحرى عقب وصوله الى الميناء المقصود ـ وان يبين فيه جميع الاخطار التى تعرض لها أثناء الرحلة والحوادث الهامة التى وقعت خلالها (٢) •

---

(١) يراجع الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ المرجع السابق نفس الصحيفة وذات البند ـ والأستاذ الدكتور على حسن يونس ١٩٦٩ ص ٣٠٦ بند ٣٧٧ وصحيفة ٣٠٨ ـ بند ٣٨٢ والمراجع المشار اليها .

(٢) الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى المرجع السابق ص ٢٧٦ ( بند ٢٣٤ ) . والأستاذ الدكتور على حسن يونس ( ١٩٦٩ ) ص ٣٠٦ بند ٣٧٧ وهامش رقم ٢ فى ص ٣٠٦ .

وانظر الأستاذ احمد عبد الهادى فى القانون البحرى ص ٣٢٣ بند ٣٣١ حيث يشير الى أن دفتر يومية السفينة تكون له حجية قبل جميع أصحاب الشأن فى الرسالة البحرية حتى يقوم الدليل العكسى ( وقد جرت على ذلك أحكام القضاء : ذات المرجع ص ٣٢٣ هامش (٤) بتلك الصحيفة ) .

ويسأل الربان أيضا أمام اصحاب البضـائع عن الاخطاء التى يرتكبها فى تنفيذ عقد النقل (١) •

كما اذا لحق البضاعة تلف أو عيب نتيجة لاهماله أو لحق ارباب البضائع ضرر نتيجة لتأخير وصولها • ويقرر القضاء مسئولية المجهز معه مسئولية تضامنية عن الخطأ فى تنفيذ عقد النقـل (٢) •

غير أن المجهز يستطيع أن يتمسك بمسئوليته المحدودة ولو كان هو الذى أبرم عقد النقل لأن الخطأ وقع فى تنفيذ العقد وهو أمر متروك للربان •

(١) تراجع المادة ( ٣٦ ) بحرى والمادة ( ٧٩ ) من المشروع . وانظـر كذلك : الاستاذ أحمد عبد الهادى ( المرجع السابق ) صحيفة ٣٣٥ بند ٣٤٣ وصحيفة ٣٤٧ بند ٣٥٦ ـ ونقض فرنسى ١٨ يناير ١٩٢٦ ـ ملحق القانون البحرى ـ٤ـ ص ١٤٥ المشار اليه فى صحيفة ٣٤٧ هامش رقم (٢) من كتاب الاستاذ أحمد عبد الهادى السابق ذكره والاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى المرجع السابق ص ٢٣١ بند ٢٦٢ فى نهايته .

(٢) الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ص ٣٠٥ بند ٣٧٦ ـ وانظر ريبير جـ ١ ص ٧٨٣ ـ بند ٨٣٠ ( وهو يشير الى تطبيق المادة ١٣٨٤ مدنى فرنسى ـ وفقا للقواعد العامة ) . ويراجع كذلك : ريبير ـ فى ذات المرجع بند ٨٣٥ ص ٧٨٥ وما بعـدها ـ حيث يفرق بين الخطأ الشخصى للربان والخطأ المهنى الذى يسأل عنه المجهز دون الربان قياسـا على حالة الخطأ المرفقى فى مسئولية الدولة عن أعمال الموظفين ـ أما فى حالة خطأ الربان الشخصى فانه يسأل ـ كتابع ـ ويسأل عنه المجهز ـ كمتبوع بالتضامن معه ـ ويجوز له قانونا الرجوع عليه وان كان ذلك لا يحدث عملا ـ لعدم ملاءمة الربان فى العادة ـ كما يلاحظ ان الربان قد يسأل شخصيا ازاء المجهز عن أخطائه وفى هذه الحالة لا يتصور أن يكون المجهز مسـئولا عن فعله مسئولية المتبوع عن فعل التابع لان المجهز هو المضرور فلا يكون مسئولا ازاء نفسه عن عمل الربان .

ويذكر الشراح ترتيبا على ما تقدم أنه يجوز للشاحن أو المستأجر أو المرسل اليه أن يرفع دعوى المسئولية على الربان مباشرة أو على المجهز مباشرة أو عليهما معا • على أن مشارطات الايجار يغلب النص فيها على ما يسمى ( شرط الاهمال ) وهو يقضى بعدم مسئولية المجهز عن اخطاء الربابنة (١) •

كما أن معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن ( سنة ١٩٢٤ تقضى بعدم مسئولية المجهز عن اخطاء الربان الفنية فى الملاحة وفى ادارة السفينة (٢) ولكن انتفاء مسئولية المجهز لا يمنع من مساءلة الربان عما يرتكبه من أخطاء فى تنفيذ عقد النقل (٣) •

---

(١) ويسمى هذا الشرط : clause de negligence وهو ينص على الاعفاء من المسئولية عن اخطاء الربان والتابعين البحريين وقد انتهى القضاء الى صحته مستندا فى ذلك الى أن الربان لايعتبر تابعا كسائر التابعين بل انه يتمتع باستقلال يسمح بالقول بامكان استعفاء الناقل من أخطائه ( وانظر الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض — فى القانون البحرى (طبعة ١٩٧٠) ص ٧٠٩ بند ٨٩٠ وهامش رقم ١ بتلك الصحيفة •

(٢) تراجع فى ذلك : رسالة الدكتور عبد الرحمن سليم : شروط الاعفاء من المسئولية طبقا لمعاهدة سندات الشحن ( رسالة من القاهرة سنة ١٩٥٦)، خصوصا صحيفة ( ٣٧ ) وما بعدها — الى صحيفة ( ٤٩ ) — وكذلك صحيفة ٢٢٧ — ٢٥٠ ) •

(٣) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق (ذات الصحيفة) ونقض فرنسى ١٩٢٦/١/١٨ — دور ( ملحق ) ١٤٥/٤ • وانظر كذلك : الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( فى القانون البحرى — طبعة ١٩٧٠ ، البنود ٢٦٧ و٢٦٨ و٢٦٩ صحيفة ٢٠٤ — ٢٠٥ — ويشير هذا الشارح الى أن العلامة ريبير ينادى بالتسامح مع الربان نظرا لصعوبة عمله وعدم ملاءته فى العادة — ويقترح عدم الرجوع عليه ( من جانب المجهز )

وقد يكون فعل الربان راجعا الى أوامر صريحة من المجهز ولا تدخل فى حدود الوظيفـة الفنيـة للربان « وهى التى لايملك المجهز اعطاء أوامر فى خصوصها » ففى هذه الأحوال يكون المجهز هو المسئول لأن الخطـأ راجع اليه ولا يرجع على الربان اذا ما قضى عليه بالتعويض ، كمـا أن الربان يستطيع ادخاله ضامنا فى دعوى التعويض اذا رفعت ضـده « ليحـكم بالتعويض على المجهز »ومن أمثلة هذه الحالات أن يصدر المجهز للربان أمرا بقبول بضاعة معينة ووضعها بجواز البضاعة التى شحنت فعلا،وتكون البضاعة الطارئة مما ينجم عنه الخطر(١)٠

وقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية الى أن الربان يعتبر مسئولا عن فعل السفينة ، على أساس المسئولية عن الأشـياء « طبقا للمادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى » ٠ وفى هذا الموضوع تجدر الاشارة الى أن القضاء الفرنسى كان يسير على هذا المبدأ

---

الا فى حالة الغش والخطأ الجسيم ــ كما هو مقرر فى القانون الهولندى وهو الاتجاه الذى اخذت به اتفاقية بروكسل ١٩٥٧ وقد اباحت للربان تحـديد مسئوليته عما يقع منه من اخطاء فى مباشرة عمله .

(١) الأستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق وذات الصحيفة ويلاحظ أن الربان لا يدير السفينة الا على أساس اتفاقاته التى يبرمها مع المجهز ( فاهل ص ٦٥ نبذة ( ١١٣ ) مشار اليه فى كتاب الاستاذ احمد عبد الهادى ص ٣٠٣ ) ــ وان الذى يحدد الرسالة البحرية هو مالك السفينة أو مجهزها وما الربان الا ( عامل التنفيذ ) ، فليس له أن يعدل فى شروطها بل يتعين عليه أن يسير بها فى الاتجاه المرسوم لها . ويسأل قبل أصـحاب الشـأن اذا غير خط سـير السـفينة بدون مبرر مما ادى الى تلف بعض البضائع المشـحونة ( يراجع الاستاذ أحمد عبد الهادى المرجع السـابق ص ٣١٤ ــ ٣١٥ ــ بند٣٢١ ) .

الى أن خالفته محكمة استئناف الجزائر (١) فى حكم لها صادر فى ٢٥ مايو سنة ١٩٤٩ فعرض الأمر على محكمة النقض « الفرنسية » فأصدرت حكمين متلاحقين (٢) أيدت فيهما وجهة النظر الأولى فى تطبيق مبدأ المسئولية عن فعل الأشياء على السفن « مالم يوجد نص خاص يقرر قاعدة مغايرة » ـ وقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية الى أن المجهز هو حارس السفينة بالمعنى المفهوم فى المادة ١٣٨٤ مدنى فرنسى لأنه هو الذى يحقق له استعمالها والاشراف عليها ومن ثم تنصب المسئولية عليه • أما الربان فلا يعتبر حارسا بالمفهوم القانونى فى هذا المجال ، لأنه رغم سلطاته الواسعة لايعدو أن يكون تابعا للمجهز وهذه الصفة تمنع اعتباره حارسا (٣) •

---

(١) جوريس كلاسير الدورى ـ ١٩٥٠ ـ نبذة ( ٥٧٢٩ ) •

(٢) نقض ١٥ و١٩ يونيو سنة ١٩٥١ ـ جوريس كلاسير ـ ١٩٥١ ـ ٢ ـ ٦٤٢٦ ومذكرة بيكية •

(٣) وتعرف هذه القضية الشهيرة باسم قضية لاموريسيير Lamoricière وهو اسم سفينة غرقت فى البحر الابيض المتوسط اثناء الحرب العالمية الثانية وهى السفينة التى ثارت بسببها هذه المنازعات ( انظر مجلة القانون البحرى الفرنسى .D.M.F سنة ١٩٥١ ص ٤٢٩ ومثلها ايضا الحكم الصادر فى قضية السفينة شامبليون ـ وتراجع كذلك : المجلة القنصلية للقانون التجارى ١٩٥٣ ص ٨٠١ وتقرير المحامى العام ليندون Lindon فى هذه القضية ـ منشور فى مجلة القانون البحرى الفرنسى .D.M.F سنة ١٩٥٥ ص ٥٧٩ ـ ويراجع كذلك : شوفو شرح القانون البحرى ( طبعة ١٩٥٨ ) بند ٣٦٤ ص ٢٥١ وما بعدها ـ وبند ٥٠٢ وما بعده ـ ص ٣٣٥ •

ويحبذ الفقه المصرى هذا الرأى وينادى باتباعه فى مصر، مع التنويه بأن كثيرا من الشراح فى فرنسا يؤيدونه (١) .

**( الفقرة الثـالثة )**

**شروط استعمال الربان لسلطاته الاستثنائية**

ذكرنا فيما تقدم أن للربان سـلطات استثنائية ولـكن اسـتعمالها منوط بتحقيق شروط معينة أهمها أن يكون بعيدا

---

(١) يراجع فى هذا كله : الاسـتاذ الدكتورعلى حسن يونس : المرجع السابق ـ بند ٣٨٣ صحيفة ٣٠٩ وهوامشها ( والمراجع المشار اليها بها ) . وانظر الدكتور على جمال الدين عوض فى القانون البحرى ( ١٩٧٠ ) بنـد ( ٨٠٠ ) ومابعده ـ ص ٦٣٤ وما بعده ـ وهو يفرق بين حالة السـفينـة المؤجرة فيجعل الحراسة للمؤجر اذا بقيت ادارة السفينة له وذلك فى حالة المشارطة بالرحلة أو المشارطة الواردة على جزء من السفينة ، اما اذا كانت المشارطة واردة على سفينة عادية فان ادارة السـفينـة ( فنيـا وتجاريا ) تنتقل للمستأجر ، فيكون هو المتبوع وهو الحارس .

اما فى صورة المشارطة الزمنية فالراجح ، هو اسناد صفة الحارس الى المستأجر لانه هو المستفيد من استغلال السفينة وهو ما اخذ به القضاء فى قضية لاموريسير .

ويرى الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض اسناد صـفة الحارس الى المؤجر لان المستأجر فى المشارطة الزمنية لا تكون له سلطة حقيقية فى ادارة السفينة من الناحية الفنية لان سلطة المستاجر تقتصر فى هذه الحالة على الادارة التجارية . ( وهو فى هذا يعتمد على معيار السلطة فى التوجيه لا على معيار الاستفادة من الاستغلال ) .

وانتهى الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض الى أن الاخذ بمعيار السلطة الفعلية فى ادارة الشيء ورقابته كأساس لتعيين الحارس قد يؤدى الى القول بان جارس السفينة هو الربان ص ٦٣٨ فى ذات المرجع ولكن هذه النتيجة مرفوضة من الفقه والقضاء لان الحراسة لا تكون للتابع والربان على كل حال ( تابع ) لغيره سواء كان تابعا للمؤجر أو للمستأجر .

عن محل اقامة المالك أو المجهز أو كلائهما (١) • فهذه السلطة الممنوحة للربان فى ابرام الأعمال القانونية الخاصة بالرسالة البحرية تتعطل متى كـان « الربان » موجودا فى محـل اقامة المالك • « والمقصود بذلك مكان وجـوده الفعلى (٢) » ـ فلا صفة للربان فى هذه الحالة فى أن يتعامل وحده مع الغير ، بل يجب أن يتحد (٣) مع الملاك فى ذلك ـ أو أن يحصـل على اذن مخصوص (٤) منهم أو من وكلائهم ـ وهو ما نص عليه التقنين البحرى فى المادة «٣٧» منه بالنسبة لتعيين طـاقم السفينة ـ وفى المـادة «٤٧» بالنسبة لقلفطة السفينة أو شراء الحبـال والشراعات اللازمة لهـا أو اقتراض مبالغ لذلك على جسمها ـ أو تأجيرها •

فاذا تعامل الربان مع الغير ، دون اذن المالك أو المجهز أو من ينوب عنهما ـ وذلك فى حالة الوجود ـ فانه «أى الربان» يكون مسئولا شخصيا قبل المجهز ـ وان كان ذلـك لاينفى مسئولية الغير الذى يتعامل مع الربان بحسن نية ـأى جاهلا ـ

(١) انظر المواد ٣٧ و٤٧ و٤٩ من التقنين البحرى ـ وانظر كذلك ( على سبيل المثال ) : الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع سـالف الذكر ) صحيفة ٢٥٩ بند ٢٢٠ •

(٢) لا يقصد بمحل اقامة المجهز فى هذا الصـدد موطنه القانونى وانما المكان الذى يوجـد فيه ( المجهز ) فعلا عند قيام الربان بالعمل القـانونى ( انظر ليون كان ورينو الجزء الخامس رقم ١٨٤ ـ الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ـ المرجع السابق ـ هامش رقم (١) بصحيفة ٢٥٩ •

(٣) كلمة « باتحاده مع ملاكها » هى العبـارة الواردة فى المـادة ( ٣٧ ) بحـرى •

(٤) ورد النص على الاذن المخصوص فى المادة ( ٤٧ ) بحرى •

وجود المجهز « أو المالك ـ أو وكلائهما » في المكان الذي يجرى فيه التعـــامل (١) .

وقــد أخذت أغلب التشريعات بهــذا المبدأ • ويراعى أن المجهز هو الذي يتحمل بعبء اثبات وجوده في محل التعامل •

وهذا الشرط ، ليس لازما بالنسبة لأعمال الادارة اليومية والاصلاحات البسيطة العاجلة، واستخدام رجال الطاقم وعزلهم وما يبرم في آخر لحظــــة من عقـــود الشحن ومشـــارطات الشـــحن (٢) •

أما شروط الاقتراض ـ فهي تتلخص « كما سبق القول » في وجود ضرورة « وفي اثبات هذه الضرورة بمحضر يوقع عليه الربان وعمد الملاحين (٣) ، وأن يكون الربان بعيـدا عن محل اقامة المالك أو المجهز ـ « أو مالك البضائع المشحونة التي يراد الاقتراض عليها ـ أو وكلائهم ـ « وهذا هو الشرط الذي سبق أن أوضحناه بالنسبة لمعاملات الربان مع الغـير ـ بصفة عامة » ـ كما يشترط للاقتراض أن يحصل الربان عـلى

---

(١) الاسناذ احمد عبد الهادى ص ٣٣٢ بند ٣٤١ ـ ريبير ـ ١ ـ ٨٢٠ وليون كان ورينو ـ ٥ ـ ١٨٥ ـ فاهل ـ رقم ١٤٣ .

(٢) الاستاذ احمد عبد الهادى : ذات المرجع ص ٣٣٣ ـ ٣٣٤ بند ٣٤١ ( سالف الاشــارة اليه ) .

(٣) انظر : الاستاذ احمد عبد الهادى : ص ٣٣٩ بند ٣٤٧ والاســتاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع الســابق ) ص ٢٦٠ والاســتاذ الدكتور على حسن يونس ( المرجع السابق الاشارة اليه ) ص ٢٨٦ ـ بنــد ٣٥٥ ( وقد عقد مقارنة بين نص المــادة ( ٤٩ ) بحرى والمــادة ( ٩٠ ) من المشروع ) .

اذن المحكمة التجارية أو من يقوم مقامها « القنصل المصرى فى البلد الأجنبى ـ أو الحاكم المحلى فى حالة عدم وجود القنصل » (١) ٠

وعلى الربان أن يستوفى كل هذه الشروط ، وبغير ذلك لاتقوم القرينة على أن المصاريف كانت ضرورية (٢) ٠ ويكون الربان عندئذ مسئولا عن آداء المبلغ المقترض أو عن ثمن الأشياء المرهونة أو المبيعة « فضلا عن اقامة الدعوى الجنائية عليه ان كان لها وجه » (٣) ٠

وهذا هو ماتنص عليه المادة «٥١» بحرى ٠

**المطلب الثالث**

**محاولة لتاصيل سلطة الربان**

ان هذه السلطات الواسعة المخولة للربان ـ ترتكز أصلا على فكرة أساسية ، تعتبر هى المحور الذى تدور حوله كل هذه السلطات ٠ وتتلخص هذه الفكرة فى أن السفينة متى أبحرت

---

(١) وقد قضى بأن التزام الربان بالحصول على الاذن مفترض وان ثمة قرينة اصالح الغير تفيد ان هذا الاذن قد طلب فعلا قبل قيام الربان بالتعاقد ( مع الغير ) استئناف مختلط ١١ مارس سنة ١٩٣٧ بلتان ـ ٤٩ ـ ص ١٤٥ ٠

(٢) ولكن هذه القرينة تقبل الدليل العكسى ( ليون كان ورينو /الجزء الخامس ـ نبذة ( ٥٧٩ ) ـ دانجون جزء ثان نبذة ٤٩٧ ( مشار اليه فى كتاب الاستاذ أحمد عبد الهادى ص ٣٤٠ هامش رقم ٢ )

(٣) الاستاذ أحمد عبد الهادى ص ٣٤٠ بند ٣٤٧ .

فانها تصبح « فى عرض البحر ، خصوصا متى بعدت عن المياه الاقليمية للدولة » بمناى عن نطاق سلطان الدولة وسلطاتها : سواء فى ذلك من الناحية التشريعية أو من الناحية التنفيذية أو من الناحية القضائية .

ورغم اعتبار السفينة قطعة من اقاليم الدولة « التى تحمل السفينة علمها » ـ وما يترتب عليه من تطبيق قانون تلك الدولة على السفينة حتى وهى فى عرض البحر ـ فان الأمر يقتضى التساؤل عن السلطة التى تقوم بتطبيق هذا القانون كما يقتضى التساؤل عمن يجب أن يرجع اليه فى شئون السفينة والأشخاص الموجودين فوق ظهرها ، والبضائع المشحونة عليها (١) .

وبعبارة أخرى ، يجب أن يكون للسفينة مدير يتولى أعمال الادارة فيها ، كما يجب ان يكون لها حاكم يصدر الأوامر المناسبة التى تؤدى الى تسيير السفينة ، وتنظيم أمورها أثناء الرحلة (٢) وهذا المدير أو الحاكم لا يمكن أن يكون الا

(١) وفى هذا المعنى يقول العلامة بول شوفو :

... sur un navire, va vivre, détachée de tout territore, une communauté d'hommes. C'est une-obligation de droit public pour l'Etat dont le navire bat le pavillon de fixer le Loi de cette petite société et d'assurer l'ordre à bord.

(la mer est un espace sans maitre sur le quel ne s'exerce aucune souveraintè)

بول شوفو : شرح القانون البحرى ( ١٩٥٨ ) ص ٢٤٣ بند ٣٥٣ وهامش الصحيفة .

(٢) وفى هذا يقول العلامة شوفو فى كتابه سابق الاشارة اليه :

"D'où la necessité, en partant de l'idée de souveraineté personnelle. l'etablir une loi spéciale."

الربان ـ باعتباره هو الشخص الذى يمثل السلطة العامة فى السفينة ـ أو بتعبير أدق ـ باعتباره هو قائد السفينة الذى يتولى تدبير الشئون اللازمة لتسييرها على خير وجه (١) .

فالأساس الأول والأخير فى كل ذلك ، هو أن ادارة السفينة أمر ضرورى ـ ويجب أن يعهد به الى شخص موجود على ظهر السفينة . وخير من يعهد اليه بهذه الادارة « الضرورية » هو الربان (٢) . ففكرة الادارة الضرورية هو اذن الفكرة التى يجب أن تكون نصب أعيننا ونحن نستعرض سلطات الربان على السفينة ومن فى السفينة وما تحمله السفينة من بضائع مشحونة . هذه هى الفكرة الأصلية التى تنبثق عنها سائر النظريات التى قيلت أو اقترحت فى هذا المقام . ولا شك فى أن هذا التحليل ينتهى بنا الى أن كل جماعة من الناس لابد أن يكون لها حاكم أو رئيس والا لفسد الأمر فيها (٣) ، فلو

---

( انظر : شوفو : المرجع السابق : هامش رقم ( ٤ ) لصحيفة ٢٤٣ وانظر كذلك ذات المرجع ص ٤٠ بند ٣٤ : فكرة السيادة الشخصية وص ٢٣١ بند ٣٣٢ حيث يتحدث بصفة خاصة عن وجوب تعيين قائد او رئيس لتلك المجموعة من البشر التى تعيش فوق السفينة بعيدا عن اقليم الدولة . ( وهذا القائد هو الربان ) ـ وهذه الفقرة الاخيرة لها أهميتها فى هذا الموضع من البحث : لانها محور الفكرة الرئيسية فيه .

(١) وهو لذلك يسمى ( الريس ) اى الرئيس ( انظر المادة الاولى من القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١ ) .

(٢) المرجع السابق ( شوفو ) : ذات الصفحات والفقرات .

(٣) هذه هى فكرة ( الحكومة الضرورية ) ويضيق المقام عن ايضاحها لانها من مباحث القانون الدستورى .

تركنا الجماعة بدون حاكم أو دون رئيس لسادت الفرضى ، لأن مصالح أفرادها قد تتعارض ، والطبيعة البشرية من شأنها أن يحاول كل فرد املاء ارادته وتحقيق رغبته ولو على حساب الآخرين كما أن الظروف قد تقتضى تصرفا يلائمها وخصوصا اذا تغيرت الظروف « أو اذا وجدت ظروف تستوجب تصرفا معينا » ، ولهذا كان اسناد السلطة وتفويضها الى الربان أمرا ضروريا تحتمه طبيعة الأشياء حتى يقوم الربان بمواجهة الظروف التي تطرأ أثناء الرحلة البحرية وحتي ينظم المصالح المتعارضة للأشخاص الذين تقلهم السفينة أو الذين تحمل السفينة بضائعهم وهو فى ذلك بعيد عن التفكير فى مصلحة خاصة له لأنه يعتبر فى هذه الحالة محايدا ومتجردا عن الرغبات الفردية التى تميل الى تضحية الغير من أجل تحقيق المصلحة الخاصة . ولعل هذا هو السبب فى أن الربان يمنع من الإتجار على ذمته الخاصة (١) ولا يجوز له شحن بضائع لحسابه (٢) .

واذا كان هذا هو المصدر الأساسى لساطة الربان ـ « أو السبب فى نشأة هذه السلطة » فان المشرع قد عمد الى تنظيم هذه السلطة تنظيما تشريعيا ـ يحدد نطاقها ـ ويبين شروط استعمال الربان لها ـ والقيود التى ترد عليها ـ والنتائج المتولدة عنها وهكذا أصبح التشريع فى العصر

---

(١) المادة ( ٥٤ ) بحرى ( المادة ٢٢٩ تجارى فرنسى ) ـ وانظر الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش المرجع السابق ص ١٦٠ ـ بند ١٧٥ .

(٢) المادة ( ٦٦ ) بحرى والمادة ( ٢٥١ ) تجارى فرنسى ) ـ وانظر الأستاذ الدكتور محمد كامل ملش ـ المرجع السابق ـ ص ١٥٩ بند ١٧٤ .

الحاضر مصدرا هاما لسلطة الربان ـ أو لبيان ماهية هذه السلطة وحدودها مع تنظيمها بما يتلاءم مع ظروف البيئة ومقتضيات التطور الحضارى فى عصرنا الحديث .

وهذا التنظيم التشريعى لعمل الربان يكفل عدم طغيانه فى استعمال سلطاته أو عدم تعسفه فى ذلك(١) . كما يضمن فى نفس الوقت حقوق الربان وحقوق المجهز والشاحنين وحقوق الركاب والملاحين ويؤدى الى ايجاد نوع من التوازن بين هذه الحقوق المتعددة التى قد تتعارض بحكم الظروف فى أثناء الرحلة البحرية .

ومن أهم النصوص التشريعية التى وضعت فى هذا الشأن، القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١ فى شأن الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين فى السفن التجارية .

وهذا القانون يقضى بأن المجهز الذى يتولى تعيين الربان « الذى يقوم بقيادة السفينة وادارتها » يجب أن يلتزم بشروط معينة عند تعيينه للربان (٢) وقد جاء فى المادة «٢» من ذلك القانون بيان الشهادات البحرية التى تخول لحاملها شغل وظيفة

---

(١) انظر : الاستاذ الدكتور على حسن يونس : المرجع السابق ذكره ـ بند ٣٦٨ ص ٢٩٩ ـ وانظر : نفس المرجع ص ٣٠٤ بند ٣٧٤ وما بعده : عن مسئولية الربان انظر ايضا الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ( المرجع السابق ) ص ٣٧٤ بند ٢٣٣ وما بعده وبند ٢٣٥ ص ٢٧٦ ـ ٢٧٧ وانظر كذلك الدكتورة أميرة صدقى ( دروس ) ـ صحيفة ١٩٨ .

(٢) الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى ( ١٩٦٨ ) ص ٢٥٣ بند ٢١٦ وما بعده .

ربان باختــلاف نوع الملاحة التى تقوم بها السفينة ـ وتعتبر شهادة ربان أعالى البحار أعلى الشهادات المطلوبة فى الربابنــة اذ يستطيع من يحمل هذه الشهادة أن يقــود أية سفينة من أى نوع ومهما كانت حمولتها وفى أية رحلة من الرحلات •

وهذه النصوص تضمن اختيار أصلح الأشخاص وأكفأهم للقيام بمهمة الربان (١) ، حتى لايتولى قيادة السفن «بما تحمله هذه القيادة من مسئولية وما تخوله من سلطات » الا الأكفاء ـ فــلا يجوز اذن أن يتولى عمل الربان من هب ودب (٢) •

كذلك يوجد فى هذا المجال القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن • وهـــو من أهــم القوانين التى تنظم سلطات الربان ـ وقد سبق لنــا ايضــاح مضــــمونه •

---

(١) وتشريعات معظم الدول توجب أن يتوافر فى الربان شروط معينة اهمها ان يكون حائزا على شهادة صلاحية خاصة تختلف تبعا لنوع الملاحة المطلوب القيام بها ( ملاحة أعالى البحار .. ملاحة ساحلية .. الخ ) . انظر الدكتورة اميرة صدقى : دروس ـ المرجع ســالف الذكر صحيفة ١٨٧. ونخلص من ذلك الى ان المجهز ليس حرا فى اختيار أى شخص ربانا لسفينته وان كان هو الذى يقوم بتعيين الربان ( المرجع الســابق ـ ذات الموضــع والمراجع المشار اليها فيه : وارنر فى القانون البحرى ( ١٩٦٤ ) رقم ١٩٩ ـ ولافرنى La Vergne النقل البحرى ( ١٩٧٢ ) رقم ٥٣ ) .

(٢) وقد قضى فى فرنسا بان المجهز لا يرتكب خطأ مستوجبا للتعويض اذا ما رفض تعيين احد الاشخاص فى وظيفة ربان لانه لا يملك الضمانات التى تمكنه من قيادة السفينة . ( استئناف روان ١٩٦٢/١٠/٢ (D.M.F.) ـ ١٩٦٣ ـ ١٦٩ ـ مشار اليه فى المرجع السابق : ( الاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٥٤ وهوامشها ) .

وبموجب هــذا القــانون يعتبر الربان ممثلا للسلطة العامة (١) ويمارس اختصاصات هــامة أثناء الرحلة البحــرية ، منها سلطة التحقيق فى الجرائم التى تقع على ظهر السفينة ـ وسلطة التأديب بالنسبة للأشخاص الموجودين على السفينة «من ملاحين وركاب » ـ وسلطة التوثيق فيما يتعلق بالوقائع التى تحدث أثناء الرحلة والتصرفات التى تتم والسفينة فى عرض البحــر •

على أنه ينبغى أن نذكر أيضا أن التقنين البحــرى ذاته ـ يشتمل على نصوص عديدة • تنظم عــلاقة الربان بالمجهز وبالشاحنين وتبين حدود سلطاته • ولا نرى مجالا لسرد هذه النصوص ـ لأنها قد تستغرق جانبا كبيرا من التقنين البحرى ، ورغم قصور هذه النصوص فان التطبيق العملى وجهود القضاة الذين يقومون بتطبيق هذه النصــوص ـ والفقهــاء الذين يشرحونها وتجميع أحكام القضاء فى شأنها كل ذلك قــد أسفر عن نتائج باهرة جعلت أعمال الربابنة وسلطاتهم خاضــعة لنظام قانونى محكم ودقيق سواء فى مصر أو فى فرنسا أو فى أى بلد من بلدان العالم خصوصا وأن هناك معــاهدات دولية تنظم العلاقات البحرية ولهــا مجال تطبيقها العملى والهام الذى يمس بلا شك عمل الربان وتصرفاته ومسئوليته •

(١) ينص القانون البحرى الليبى فى المــادة ( ١١٨ ) منه على أن ربان السفينة « يعد موظفا عموميا فيما يتعلق باثبــات الولادة والوفاة وتلقى الوصية وقبول البيانات قبل الوفاة » ( انظر : القــانون البحرى الليبى للاستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى طبعة ١٩٧٠ صحيفة ٢٢٧ بنــد ١٨١ ـ والاستاذ الدكتور على جمــال الدين عوض فى القــانون البحرى ( ١٩٧٠ ) هامش رقم ( ١ ) بالصحيفة ( ١٩٠ ) •

ومع ذلك ـ فاننا حتى لو فرضنا جدلا أن هـذه النصوص كلها لم تكن موجودة ـ فان ذلك لا ينفى أن للربان سـلطة وأن هذه السلطة منظمة ـ بحكم الضرورة وبحكم الظروف ، وبحكم التقاليد وهو ما يردنا الى العرف [1] : الذى يعتبر فى الحقيقة هو المصدر الأول لسلطات الربان وما يرد على هذه السلطات من تنظيم وتحديد .

ولئن كان العرف قـد أصبح الآن فى المقام الثانى بعد أن تمت صياغة القواعد البحرية فى صورة تقنينـات وتشريعات وضعية محددة المعـالم الا أن دور العرف لا يزال ملحوظـا بالنسبة للمسائل التى لم يتناولها التشريع [2] وفى هذا الصدد نجد أن الشراح يشيرون دائما الى العرف باعتباره مصدرا هاما للقواعد التى تحكم سلطات الربان ـ خصوصا حيث لايوجـد نص أو حديث يكون النص غامضـا وفى حاجـة الى تفسير ، فيتعين الالتجاء الى العرف لتفسير ما غمض منه . ولعل نظام الرمى فى البحر من أفضل الأمثلة التى تساق فى هذا المقـام ، وقد تفرعت عن تنظيـم الرمى فى البحر قواعـد هامـة عـلى رأسها مبدأ الاشتراك العام فى الخسارات البحرية وهو مبـدأ بحرى قديم بل لعله من أقدم أنظمة القـانون البحرى ، وكان

---

(١) انظر : الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( المرجع السابق ) ص ١٩٠ نهاية البند ٢٤٦ .

(٢) انظر : الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : ( الوجيز ) ص ٢١، بند ١٩ ـ والاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض ( المرجع السابق ) بند ١٣ فى صحيفة ١٦ ـ ويراجع ايضا الاستاذ الدكتور محمـد كامل ملش ( المرجع السالف الاشارة اليه ) ص ٣٢ بند ( ٢٠ ) .

منطقه البسيط الواضح يفرض نفسه حتى على الرحلات البحرية الأولى (١) وقد ظهر بعد ذلك مكتوبا عند الفينيقيين فى القرن العاشر قبل الميلاد ـ فى جزيرة رودس ـ واشتهر باسم قانون رودس للرمى فى البحر «Lex Rhodia de Jacta»

وقد تبلورت القواعد الخاصة بهذا الموضوع فى نصوص اتفاقية دولية وضعتها جمعية القانون الدولى وعرفت باسم « قواعد يورك وانفرس ) ـ وأخذت هذه القواعد تجد طريقها الى التشريعات البحرية الحديثة (٢) .

فدور العادات البحرية والعرف لا ينكر فى تنظيم المبادىء والقواعد التى تحكم العلاقات الخاصة بالسفينة وبجميع موضوعات القانون البحرى الأخرى بما فى ذلك ما يتعلق بسلطة الربان (٣) .

ونخلص من ذلك الى أن سلطات الربان ترجع عادة الى مصادر مختلفة أهمها التشريع والعرف الدولى ولكن أساسها كما سبق القول هو فكرة الضرورة ووجوب مواجهة هذه الضرورة ـ واسناد السلطة فى هذا المجال الى الربان بحكم أنه هو قائد السفينة ـ وهو ( فيها السيد بعد الله «maître apres Dieu» على حد التعبير المأثور .

---

(١) الاستاذ الدكتور على البارودى : مبادىء القانون التجارى والبحرى ١٩٧٧ ص ٤٨٨ وانظر كذلك : الاستاذ الدكتور مصطفى الجمال : دروس فى القانون البحرى صحيفة ١٢ ـ ١٣ ( بند ٧ ) .

(٢) نفس المرجع ( الأستاذ الدكتور على البارودى ) المشار اليه ص ٤٨٩ .

(٣) يراجع فى دور العرف كمصدر من مصادر القانون البحرى : الأستاذ الدكتور على حسن يونس (١٩٦٩) جزء (١) ص ٢٤ بند ٢٨ و ٢٩ .

ويتضح من ذلك أن فكرة الضرورة هى المصدر الأساسى لسلطات الربان وهو الركيزة الكبرى التى تستند اليها نصوص التشريع وقواعد العرف المطبقة فى هذا الشأن ـ واذا كانت هذه الفكرة قد تختفى ازاء التقدم الحضارى الذى أدى الى وجود نصوص تشريعية ومعاهدات دولية تنطوى على تنظيم تفصيلى ودقيق الى حد كبير لسلطات الربان ـ الا أن هذه الفكرة الأساسية لايمكن ـ ولا ينبغى أن تغيب عن ذهن الفاحص المتأمل (١) ولهذا فاننا نعتبرها المصدر الأول لكل ما وضع فى هذاالشأن من تشريعات وما اقترح من قواعد أو مبادىء لأن منطق الضرورة من البساطة والوضوح بحيث يفرض نفسه فى كل مكان وزمان ٠

ومشروع القانون البحرى ـ لا يلزم الربان بتقديم تقرير فى جميع الأحوال (٢) ، ولكن فقط فى الحالات التى تطرأ فيها أثناء الرحلة حوادث غير عادية ـ تتعلق بالسفينة أو بالشحنة أو بالأشخاص الموجودين فيها (٣) ٠

ونرى من كل ما سبق أن الربان ـ حتى بعد الوصول ـ يظل مكلفا بواجبات ومثقلا بالتزامات جسام ـ ولاشك فى أن هذا يدل على أهمية مركز الربان حتى تلقى عليه كل هذه الأعباء وهو مايبرر تزويده بتلك السلطات العادية والاستثنائية التى عرضنا لها فيما تقدم ٠

---

(١) انظر فى ذلك بصفة خاصة : بول شوفو فى شرح القانون البحرى ( ١٩٥٨ ) بند ٣٣٢ ص ٢٣١ ـ وكذلك بند ٣٤ فى ذات المرجع ص ( ٤٠ ) وأيضا البند ٣٥٣ فى ذات المرجع صحيفة ٢٤٣ ( سابق الاشارة اليه ) .

(٢) لأن هذا يعتبر من الاجراءات المعتادة ( روتين ) فلا لزوم له .

(٣) المادة ( ١٢٤ ) من مشروع القانون البحرى ( يراجع الموجز فى القانون البحرى للاستاذة الدكتورة سميحة القليوبى ص ٢٣٨ بند ٢٦٩ فى نهايته ) .

# خاتمة

ان النظرة المحيطة الشاملة الى ما يتمتع به الربان من سلطات — سواء فى ذلك السلطات العادية أو السلطات الاستثنائية — تدل تماما على أن قيادة السفينة تستلزم كفاءة نادرة وقدرة فائقة على تحمل المسئوليات التى تقع على كاهل الربان — لأن السلطة الممنوحة له بمقتضى العرف والنصوص التشريعية المختلفة لم تمنح له جزافا وانما هى المقابل الطبيعى للواجبات والالتزامات التى يضطلع بها — فهذه السلطات فى الواقع ليست حقوقا للربان بقدر ما هى وظائف تستند اليه وواجبات تلقى عليه — لها شروطها وحدودها — فهو فى استعماله لهذه السلطات ليس حرا — يسير وفق هواه — كما أنه لايستطيع أن يستغلها لتحقيق مأرب شخصية أو مصالح ذاتية له أو لمن يرغب فى خدمتهم — انما هى سلطات يزود الربان بها لكى يستخدمها فيما يحقق صالح الرحلة البحرية وصالح المجهز والشاحنين — أى أنه انما يتمتع بهذه السلطات الواسعة لكى يستطيع آداء وظيفته « كربان وقائد للسفينة » على أكمل وجه .

واذا قيل بأن للربان سلطات خاصة واستثنائية فان وجه الاستثناء فى تلك السلطات هو مخالفتها للقواعد العامة — من جهة — ولأنها تعطى للربان — من جهة أخرى — صلاحيات واسعة فى التصرف والعمل بما يحقق له المرونة الكافية لمواجهة تبعاته .

ومنشأ هذه السلطات هو وجود السفينة فى عرض البحر بعيدة عن المجهز وعن سلطات الدولة التى تحمل علمها — وهى

فى هذا الوضع تواجه مواقف ومشكلات يجب على الربان ان يتصدى لها وأن تتاح له حرية التصرف بما يكفل السلامة للجميع وما يحققه ايجاد الحلول لكل المشكلات التى تصادفه ٠

فالربان مثلا ليس موظفا عاما ٠ وقد سبق لنا تحليل طبيعة مركزه القانونى ـ وخلصنا منه الا أنه لايمكن أن يعتبر من الموظفين العموميين ومع ذلك فانه يتمتع بسلطات واسعة لايمكن أن تسند الا لموظف عام ـ أو لمجموعة من الموظفين ـ فهو معتبر كأحد رجال الضبطية القضائية ـ بل وفى بعض الحالات يعتبر بمثابة قاض أو يزوده القانون بسلطة لايزود بها الا القضاة أو أعضاء النيابة العامة ـ هذا بالاضافة الى اعتباره موثقا ـ يثبت ما يحدث على سفينته من واقعات الميلاد والزواج والوفاة ـ ويتلقى من ركاب السفينة وملاحيها ما قد يعن لهم اصداره من الوصايا أو التصرفات التى تحتاج الى افراغها فى القالب الرسمى ٠

كل هذه وظائف يمارسها الربان ـ أو يجد نفسه مرغما على القيام بها ـ كما لو كان هو ممثل السلطة العامة على السفينة ـ مع أنه ليس موظفا ولا يرتبط بالسلطة العامة «أى بالحكومة» بأية رابطة وظيفية ولا يتقاضى منها أجرا ـ وانما يرجع منشأ هذه السلطة ـ على ما سبقت الاشارة ـ الى وجود السفينة فى عرض البحر ـ تحمل علم الدولة ـ وتعتبر جزءا منها ـ ولكنها بعيدة عن سلطاتها ـ بل وخارجة عن مجال سلطتها ـ الذى لايمكن أن يمتد الى أكثر من اقليمها وحدود بحرها الاقليمى ـ فكان من الضرورى اذن أن يعتبر الربان هو ممثل السلطة العامة فى السفينة ـ وقد أشرنا الى أن فى الامكان تقريب

وضع الربان فى هذه الحالة من وضع الموظف الفعلى ـ لأن الأساس فى هذين الوضعين يرجع الى فكرة الضرورة والأمر الواقع ـ فالموظف الفعلى يقوم عندما تفقد الدولة سلطتها فى موقع من المواقع أو فى ظرف معين من الظروف فيقوم أحد المواطنين العاديين بعمل الموظف الذى كانت السلطة مسندة اليه وتوقف عمله أو استحال أداؤه له بسبب الظروف ـ ففى هذه الحالة يعتبر عمل ذلك المواطن كما لو كان صادرا من موظف معين من قبل الدولة ـ لأن استمرار سير المرفق ضرورى وتدعو اليه الحاجة ـ وقيام المواطن بعمل الموظف هو تصرف اقتضته حاجة الناس الى من يقوم بتصريف أمورهم ـ فاذا كانت الظروف قد حالت دون قيام موظف حقيقى بهذا العبء فان المواطن العادى الذى قام بالعمل يعتبر موظفا فعليا وتكون له سلطة الموظف الحقيقى وتعتمد تصرفاته كما لو كانت صادرة من موظف حقيقى معين من قبل الدولة .

كذلك الربان ـ تخول له هذه السلطات ـ لأنه ـ بحكم وجوده على رأس السفينة « وهى فى عرض البحر ـ بعيدة عن سلطات الدولة » يعتبر هو قاضيها ومحققها وموثقها وممثل السلطة العامة فيها .

وقد ترد سلطة الربان على السفينة الى نظرية الضرورة ـ وما تفترضه من وجوب وجود حاكم للمجتمع الصغير الذى تمثله السفينة بشحنتها وركابها ـ لأنه حيث يوجد مجتمع يجب أن يوجد حاكم أو رئيس ولا يصلح المجتمع بغير رئيس أو حاكم ـ ولما كان من الضرورى أن يوجد شخص تخضع السفينة « بمن فيها من ملاحين ومسافرين ـ وما فيها من شحنة ـ بل والسفينة

ذاتها ـ بجسمها وهيكلها » لهـذا من الطبيعى أن يكون هـذا الخضوع للربان ـ وهو المسيطر أو المهيمن على السفينة ـ وهو الذى يوجهها ويقوم بتسييرها ـ « حسب الخطة المرسومة لها ـ ولكن الربان هو القائم على تنفيذ تلك الخطة » ـ ولذلك يقال ان الربان هو السيد بعد الله فى السفينة ·

Le capitaine est maître après Dieu

واذا كان هذا هو المصدر الأساسى ـ أو البعيد ـ لسلطة الربان ـ فان سلطته قد تبلورت أو تركزت فى نصوص تشريعية وفى قواعد وتقاليد جرى عليها العرف من قديم الزمن فى سائر الدول ـ فأصبحت نصوص التشريع ـ كما أصبحت تلك الأعراف ـ هى المصدر المباشر لتلك السلطة ·

ومن جهة أخرى : نجد أن الربان يعتبر تابعا للمجهز بحكم عقدالاستخدام المبرم بينهما ولكن هذه التبعية لها طبيعةخاصة أو لون خاص اذ تجيز للربان أن يخالف أوامر المجهز أو تعليماته ـ وذلك لأنه يقوم بعمل فنى ـ لا يخضع فيه الا لما تمليه عليه الأصول الفنية لمهنة الربابنة ـ فلا يأتمر عندئذ بأمر أحد ـ ولو كان المجهز نفسه ·

كما أن الربان يستطيع أن يقوم ببعض الأعمالوالتصرفات دون اذن من المجهز ـ ويستقل بتلك التصرفات والاعمال ـ كما هو الشأن بالنسبة لتعيين رجال الطاقم وعزلهم أو الاستغناء عنهم ـ لأن رجال الطاقم هم التابعون الذين يتبعون الربان مباشرة فيجب أن يترك له أمر اختيارهم والاستغناء عمن يفقد الثقة فيه منهم ـ وكما هو الشأن بالنسبة للاصلاحات البسيطة وعمليات الادارة اليومية التى تستلزمها السفينة ـ فان

حسن سير العمل يقتضى استقلال الربان بهـــا ـ حتى لايكون الرجوع الى المجهز فى كل كبيرة وصغيرة ـ ســببا فى عرقلة أعمال الربان ـ مع أن هذه الأعمال تحتاج دائما الى السرعة والى المبادرة وهكذا نرى أن الربان يســتقل بهذه الأعمـــال رغم ارتباطه بالمجهز بعقد الاستخدام ـ مما يحق لتابعـــه أن نصف هذه التبعية بأنها « تبعية استقلالية » رغم ما فى هذه العبارة من تناقض ـ لأن هذه التبعية لهـا طبيعتها الخاصـــة ولونها الخاص كما سبق القول فهى تبعية ولكنها تبعية من نوع خـــاص .

كما اتضح لنـا من العرض السابق أيضـــا أن الـــربان يستطيع أن يتصرف فى السفينة دون اذن مالكها وذلك في بعض الأحوال التى يسمح فيها المشرع البحرى للربان بهذا النوع من التصرف : كالاقتراض على جسم السفينة وعلى الأجرة وتوابعها ـ وكما هو الشأن مثلا بالنسبة لرهن السفينة بمعرفة الربان ـ بل وقد يصل الأمر الى حـد بيع السفينة بالمزاد « فى حالة عدم صلاحيتها للسفر » ـ أو تركها فى حالة الخطر المحدق ـ وكــل ذلك دون أدنى مسئولية عــلى الربان ـ متى كـــانت تصرفاته حاصلة في الظروف التى تجعل قيـــامه بهـذه التصرفات واجبا وضروريا .

فالربان فى الحقيقة يحل محل المجهز ومحـــل المالك فى القيام بهذه الأعمال ، وينوب عنهم نيابة قانونية ـ ضرورية ـ في الأحوال التى تستدعى ذلك والتى ما كان للمجهز أو للمالك إن يتصرف فيها بغير ذلك التصرف الذى أجراه الربان .

كذلك نجد أن الربان يمثل المجهز في التعامل مع الغير وفي التقاضى أمام المحاكم سواء كمدع أو كمدع عليه — وهو أمر مسلم به للربابنة من قديم الزمن — وفي جميع الدول — ويكون للربان فى هذه الحالة أن يستقل برأيه فى بعض التصرفات اذا استدعى الأمر ذلك • ومنشأ هذه السلطة التى للربان أو هذه النيابة القانونية عن المجهز — هو حالة الضرورة وما نشأ عنها من قواعد مستقرة في العرف البحرى •

وقد أتيحت لنا الفرصة في هذه الرسالة لكى نعرض لحقوق الربان وسلطاته — كما اختتمناها بفصل عما يقابل ذلك من واجبات الربان والتزاماته — وقد رأينا أن تلك الواجبات والالتزامات هي التى تكون « مع ما أوضحناه من سلطات وحقوق للربان » نسيجا واحدا متكاملا : سداه الواجب ولحمته الحق ، وهو فى الحقيقة مزيج فذ من السلطات المقيدة ، ومن القيود التى تنبثق من خلالها تلك السلطة الهائلة التى يتمتع بها الربان : يشكل فى الحقيقة وظيفة فريدة لا مثيل لها لأنها تجمع سلطة الحكم والادارة بين يدى رجل فرد خاضع لنظم القانون الخاص •

وكان مما عرضنا له في مجال هذا البحث : علاقة الربان بالشاحنين — الى جانب علاقته بالمجهز — وقد ذهب فريق من الشراح الى أن الربان لايرتبط بالشاحنين إلا من خلال علاقته بالمجهز — فهو « فى رأيهم » — يمثل المجهز وينوب عنه فى الارتباط بالشاحنين وفى التعاقد معهم — ولكن لا توجد بينه

وبينهم علاقة مباشرة (١) . ومع ما فى هذا الرأى من وجاهة لأنه يعتمد على التحليل العلمى الدقيق للعلاقة ، الا أنــه لايتفق مع الواقع ــ وكثيرا ما يختلف النظــر عن العمــل ، لأن الربان اذا تصرف فى بعض الأحيان فانه يبدو كمـــا لو كان ينوب عــن الشاحنين أو يمثلهم ، ولذلك قيل أن الربان ــ كما يمثل المجهز ــ فانه يمثل الشاحنين ــ لأن مصالح الشاحنين ومصالح المجهز تشترك وتشتبك بعضها مع البعض أحيانا ــ ولكنها تتبلور فى النهاية فى بوتقة واحدة وهى السفينة بمـــا تشتمل عليه من محتويات وما تحتوى عليه من شــحنة ــ بحيث تعتبر السفينة والشحنة كلا واحدا ووحدة متكاملة يمثلهـــا الربان بجميع عناصرها ــ بمعنى أن تمثيل الربان فى هذه الحالة يعتبـــر تمثيلا مزدوجا فهو يمثل المجهز بحكم ارتباطه معه بعقد العمل البحرى ــ ويمثل الشاحنين أو الشحنة بحكم اشرافه على رعايتها

---

(١) انظر : الاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض : القانون البحرى ( طبعة ١٩٧٠ ) ص ٢٠١ وهوامشها ــ حيث يشير الى الرأى القائل بان للربان مركزا خاصا يعجز الفقه عن تفسيره ــ وما العقد الذى بينه وبين المجهز سوى عمل شرطى acte-condition يؤدى الى تطبيق نظــام قانونى Statut معين ومحدد سلفا ــ هو النظام الذى يخضــع له الربان ولا يجوز الخروج على معظم قواعده باتفاق الافراد .

وذات المرجع ( الاســتاذ الدكتور على جمال الدين عوض ) ص ٢٠٢ ( بند ٢٦٤ ) حيث يرى أن الشــاحنين لا علاقة لهم بالربان الا بوصــفه تابعــا للمجهز . وهـــو ذات الرأى الذى ذهب اليــــه ( دى كورسى ) De Courcy فى مقاله الشهير : هل الربان وكيل عن الشــاحنين ( المجلة الانتقادية ١٨٨٥ ــ ص ٣٠٤ وما بعدها ) ــ انظر فى ذلك : مطول العــلامة ريبير فى القانون البحرى جزء ( ١ ) بنـــد ٨١٦ ص ٧٧١ وهوامش تلك الصحيفة .

وحفظها ونقلها وهى فوق ظهر السفينة أى أنه فى نيابته عن الشاحنين لايمثل أشخاصهم وانما يمثل مصالحهم ـ وبذلك يتضح أن تمثيل الربان للشاحنين هو تمثيل مصالح representation d'interêts وليس تمثيل أشخاص أو تمثيل ارادات representation de personnes ou de volontés. كما هو الشأن بالنسبة لنيابته عن المجهز .

ولقد تساءل الشراح عن مصدر هذه النيابة « عن الشاحنين » فقال البعض بأن الفضالة هى مصدر النيابة (١) . غير أن الرأى قد استقر على أن هذه نيابة مصدرها القانون ـ وهو ما عبر عنه العلامة ريبير « بمنتهى البساطة وبمنتهى البلاغة » بقوله : انها نيابة قانونية وهذا كل شىء فيها « أو » أنها نيابة قانونية وكفى (٢) .

«Cette representation est légale et voilà tout».

وتشمل النيابة القانونية علاقة الربان بالشاحنين كما تشمل علاقته بالمجهز أو مالك السفينة ، لأن هناك حالات يتولى فيها الربان سلطاته دون أن يكون للمالك أو المجهز أية ارادة فى ذلك ـ كما فى حالة وفاة الربان فى أثناء الرحلة البحرية ـ وحلول أقدم الضباط « أو أكبرهم رتبة » محله فى قيادة

---

(١) ريبير جـ ( ١ ) ص ٧٧٣ ـ وحكم محكمة روان الشهير فى ٢٣ يونيو ١٩١٠ ( المجلة الدولية للقانون البحرى ـ ٢٦ ـ ص ٢٨٧ ) .

(٢) ريبير فى القانون البحرى جـ ( ١ ) ص ٧٧٢ ( السطر الاخير وقبل الاخير من الصحيفة ) .

السفينة (١) ، ففي هذه الحالة يكون ذلك الربان الجديد ممثلا للمجهز ونائبا عنه في تصرفاته ، وان كان قد أقيم في السلطة على غير علم منه ودون دخل في ذلك لارادته ، وهو مالا يملك الفقه معه القول بأن نيابة الربان « في هذه الحالة » تعاقدية ـ وانما تفسر هذه النيابة ـ التي لاسبيل الى انكارها ـ بأنها قانونية : فالربان يقوم هنا بوظيفة قبل أن يتفاخر بأنه صاحب سلطة : وهو هنا يعتبر اللسان الناطق باسم الشاحنين والمعبر عن مصالحهم فهو بمثابة « عضو » Organe منبثق بالضرورة عنهم ـ فنيابته اذن هي نيابة عضوية : représentation organique. وهذا هو ـ في رأينا ـ تفسير نظرية « تمثيل المصالح » التى اتجه اليها بعض الشراح (٢) ٠

ويعبر ريبير عن ذلك بقوله : ان الربان انما يمثل السفينة (٣) «Le capitaine représente le navire» أى أن السفينة تعتبر في هذه الحالة بكل ما تشتمل وتحتوى عليه « بما فى ذلك الحمولة » كأنها شخص معنوى مستقل ، يمثله الربان ـ الذى ينطق بلسانه ـ ويحمي مصالحه وحقوقه ـ ويعتبر ـ بهذه الصفة ـ العضو المنبثق عنه ـ والمعبر عن رغباته ومقاصده ٠

وفى هذا المجال نجد أن الربان يمثل الشاحنين ـ كما يمثل المجهز ـ فى التصرف وفى التعاقد وفى التقاضى « بالنسبة

---

(١) ريبير المرجع السابق جـ ( ١ ) ص ٧٦٧ بند ٨١١ ٠

(٢) انظر : رواست في النيابة :

La representation : Par Rouast Paris 1947

(٣) بلانيول جـ ١ ص ٧٢٧ ـ ( السطر السابق على السطر الاخير من الصحيفة المذكورة ) ٠

للبضائع المشحونة » ـ وهو في كل هذه الصور يلزم الشاحنين بتصرفاته ، فتنصرف اليهم آثارها ـ ويلتزمون بنتائجها ـ ويقع عليهم عبء سداد المصاريف التي أنفقت من أجل ذلك : كما لو اضطر الى استئجار سفينة أخرى لنقل البضائع المحمولة على سفينته اذا ما أصبحت هذه الأخيرة غير صالحة للسفر « أى للملاحة » وكذلك في حالة انفاق مبالغ لانقاذ البضائع عند حدوث خطر داهم • وكل هذا داخل فى وظيفة الربان كقائد ومدير للرحلة البحرية ، مكلف بالسهر على البضائع المحمولة على سفينته ، والمحافظة عليها ، ونقلها الى ميناء الوصول •

وعلى أساس هذه النيابة القانونية يملك الربان أيضا أن يتصرف في البضاعة المشحونة ـ أو فى جزء منها ـ عند الاقتضاء ـ فى حالات دفع الخطر أو سد احتياجات الرسالة البحرية ـ فيملك رهن البضائع أو بيعها أو الاقتراض عليها ، كما يملك ترك بعض البضائع ـ أو القائها فى البحر ـ لانقاذ الباقى « كما فى حالة ترك السفينة » ـ أو لتخفيف الحمولة ـ وقد يباح له استخدام بعض البضائع كوقود للسفينة اذا مانفذ منها الوقود أثناء الرحلة البحرية (١) •

وليس نظام « الرمى فى البحر » الا صورة من صور هذه السلطة الاستثنائية المخولة للربان والتى يبررها الفقه والقضاء

---

(١) ويعتبر ذلك من قبيل الخسارات المشتركة بشرط الا يكون نفاذ الوقود ناشئا عن خطأ من الربان أو من المجهز ـ وان تتعرض السفينة للخطر بسبب نفاذ الوقود ( الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه : الوجيز ص ٤٢٣ بند ( ٥٤٠ ) .

بفكرة النيابة القانونية عن الشاحنين ـ وهي فكرة لم ينشئها نظام الرمي في البحر كنتيجة لها ـ وانما نشأت الفكرة لتبرير هذا النظام الذى يرجع الى العصور القديمة ـ من عهد الفينيقيين والاغريقيين ـ فقد نشأ النظام في البداية بحكم الضرورات العملية ـ ثم اتجه الفقهاء واتجهت المحاكم الى تبريره من الناحية القانونية ـ فقالوا بفكرة الفضالة ثم قالوا بفكرة الوكالة الضمنية ـ التى تستنبط من عقد النقل ـ أو الوكالة غير المباشرة « أى وكالة الربان عن الشاحنين من خلال تبعيته للمجهز ووكالته عنه » ـ ثم انتهوا أخيرا الى فكرة النيابة القانونية على ما رأينا وهى نيابة لا يمكن ردها أو تشبيهها بما فى القانون المدنى أو فى القانون التجارى « البرى » من نظم قريبة منها أو مماثلة لها (١) .

ويرجع الأساس الحقيقى لهذه السلطات الاستثنائية المخولة للربان ـ الى حالة الضرورة ووجود السفينة فى عرض البحر وتعرضها للخطر ـ بما تحمله من بضائع ـ مما يقتضى اطلاق يد الربان فى التصرف لمواجهة الموقف وانقاذ ما يمكن انقاذه من الأرواح والاموال . وهذا هو ما تمليه طبيعة عمل الربان وطبيعة الرحلة البحرية وظروفها .

ولا شك فى أن تأصيل هذه السلطات والكشف عن مصدرها الأصيل « من وجهة نظر القانون المقارن » وعلى ضوء

---

(١) ريبير ( المرجع السابق ذكره ) جـ ١ بند ٨١٢ ص ٧٦٨ .
«ce representant ne peut être assimilé à aucun de ceux que le droit civil ou le droit commercial nous presente».

الأصول التاريخية والتطورات التى مرت بهـــا قواعد القانون البحرى ومبادئه فى مختلف العصور وفى مختلف الدول ـ كـل ذلك كفيل بأن يحدد نطاق هـذه السلطات الاستثنائية ومداها والقيود والضوابط الواردة عليها ـ كما يبين أساسها الصحيح فى القانون سواء كان ذلك القانون مكونا من قواعد عرفية أو من نصـــوص تشريعية وضـــعية أو كان مزيجـا من العرف والتشريع ٠

على أن دراسة التطـــور التـــاريخى لسلطات الربان قـد أسفرت عن اتجاه ينادى به معظم شراح القـــانون البحـــرى المعاصرين ومؤداه أن سلطات الربان الاستثنائية ما وجدت الا بمناسبة المخاطر التى كانت تتعرض لهـا السفن فى الماضى ـ وبسبب البعد عن ملاك السفن ومجهزيها وصعوبة الاتصـال بهم ـ وهو ما أثرت عليه الحضارة الحديثة تأثيرا كبيرا أدى الى تقليل المخاطر وتقريب الأبعاد وسهولة الاتصال بملاك السفينة ومجهزيها ـ مما أدى الى انكماش سلطة الربان والحد منها حتى كادت تقتصر على الوظيفة الفنية وهى قيادة الســفينة مع ترك التمثيل القانونى للمجهز الى مكاتب الملاحة ووكـــلاء السفن البريين المنتشرين فى سائر موانى العالم ٠ ولكننا « رغم هـذا الاتجاه الطاغى » نجد أنه اذا تضاءلت وظيفة الربان على هذا النحو فان ذلك قـد يكون ممكنا فى بعض المجالات فقط ـ الا أنه غير ممكن بالنسبة لمجـالات أخرى وهى كثـــيرة ومتعددة نظرا لحالة الضرورة التى تخلقها ظروف الرحلات البحرية ـ مع ازدياد حركة الملاحة فى العالم ـ مما يقتضى اطلاق يـد الربان ـ مع ايجاد ضوابط وقيود قانونية تحدد نطاق ماله من

سلطة ـ بحيث يتحقق التوازن التشريعي بين سلطاته ومسئولياته ـ وتتوافر الضمانات الكافية لحسن أداء الربان لمهمته مع حفظ حقوق المجهز والشاحنين على نحو يكفل تلك الحقوق ويضمن المحافظة على مصالحهم وأموالهم في هذا الخضم العظيم من العلاقات القانونية المتشابكة والمصالح العملية المتضاربة ٠

# المراجع

اولا ـ باللغة العربية :

**( ١ ) المراجع العامة فى القانون البحرى :**

ـ الاستاذ / أحمد عبد الهادى :
القانون البحرى ، طبع بالأسكندرية « مطبعة دار نشر الثقافة سنة ١٩٤٦ » .

ـ الأستاذ الدكتور / محمد كامل أمين ملش :
شرح القانون البحرى ، طبع بالقاهرة « مطبعة دار الكتاب العربى سنة ١٩٥١ » .

ـ الأستاذ الدكتور / محمد كامل أمين ملش :
محاضرات عن مبادىء التشريع البحرى العربى الموحد ، طبع بالقاهرة « بمعرفة معهد الدراسات العربية العالية التابع لجامعة الدول العربية سنة ١٩٥٨ » .

ـ الأستاذ الدكتور / على حسن يونس :
دروس فى القانون البحرى ( السفينة ) ، طبع بالقاهرة ، « مطبعة التحرير ـ بول باربييه سابقا ، سنة ١٩٥٥ » .

ـ الاستاذ الدكتور / على حسن يونس :

القانون البحرى ( السفينة ) ، طبع بالقاهرة « مطبعة الحمامى سنة ١٩٦١ » ( الناشر دار الفكر العربى ) .

ـ الأستاذ الدكتور / على حسن يونس :

القانون البحرى « الاستغلال البحرى » ، طبع بالقاهرة « مطبعة الحمامى سنة ١٩٦٠ » ( الناشر دار الفكر العربى ) .

ـ الأستاذ الدكتور / على حسن يونس :

القانون البحرى « السفينة والحوادث البحرية » ، طبع بالقاهرة «مطبعة الحمامى سنة ١٩٦٥» ( الناشر دار الفكر العربى ) .

ـ الأستاذ الدكتور / على حسن يونس :

القانون البحرى « جزءان » ، طبع بالقاهرة « مطبعة الحمامى سنة ١٩٦٩ » ، ( الناشر دار الفكر العربى )
الجزء الأول : فى السفينة .
الجزء الثانى : وعنوانه « أصول القانون البحرى » فى الاستغلال البحرى ، ويتناول : النقل البحرى ـ والحوادث البحرية ومسئولية مالك السفينة والتأمين البحرى .

ـ الأستاذ الدكتور / على حسن يونس :

العقود البحرية ، طبع بالقاهرة ، ولم يذكر تاريخ الطبع ، « بمطبعة الحمامى » (الناشر دار الفكر العربى).

- الأستاذ الدكتور / مصطفى كمال طه :
أصول القانون البحرى ، طبع بالاسكندرية «الطبعة الاولى سنة ١٩٥٢ ، والثانية سنة ١٩٥٥ » .

- الأستاذ الدكتور / مصطفى كمال طه :
الوجيز فى القانون البحرى ، طبع بالاسكندرية « المكتب المصرى الحديث للطباعة والنشر ، الطبعة الاولى سنة ١٩٦٦ والثانية سنة ١٩٧١ » .

- الأستاذ الدكتور / مصطفى كمال طه :
القانون البحرى اللبنانى ، طبع فى بيروت لبنان سنة ١٩٦٨ .

- الاستاذ الدكتور / على جمال الدين عوض :
الوجيز فى القانون البحرى ، طبع بالقاهرة سنة ١٩٥٦ ( الناشر مكتبة النهضة المصرية ) .

- الاستاذ الدكتور / على جمال الدين عوض :
القانون البحرى ، طبع بالقاهرة سنة ١٩٧٠ ، ( الناشر دار النهضة العربية ) .

- الاستاذ الدكتور / على جمال الدين عوض :
القانون البحرى ، طبع بالقاهرة سنة ١٩٦٩ «المطبعة العالمية» ، (الناشر دار النهضة العربية ) .

- الاستاذ الدكتور / على جمال الدين عوض :
القانون البحرى ، طبع بالقاهرة سنة ١٩٥٨ و ١٩٦٣ فى جزئين ( الناشر دار النهضة ) .

ـ الأستاذ الدكتور / على البارودى :
مبادىء القانون البحرى، طبع بالاسكندرية «الطبعة الاولى سنة ١٩٧٠ ـ ( الناشر المكتب المصرى الحديث للطباعة والنشر بالاسكندرية ) .
« وطبع بالقاهرة الطبعة الثانية سنة ١٩٧٥ ـ بمطبعة أطلس بالقاهرة ، ( الناشر المكتب المصرى الحديث للطباعة والنشر بالاسكندرية ) .

ـ الأستاذ الدكتور / على البارودى :
مبادىء القانون التجارى والبحرى ، طبع بالقاهرة «مطبعة شريف سنة ١٩٧٧» ، ( الناشر دار المطبوعات الجامعية بالاسكندرية ) .

ـ الأستاذ الدكتور / محمود سمير الشرقاوى :
القانون البحرى ، طبع بالقاهرة «مطبعة دار الهنا» .
الطبعة الأولى : سنة ١٩٦٧ .
الطبعة الثانية : سنة ١٩٦٨ .
( الناشر دار النهضة العربية ) .

ـ الأستاذ الدكتور / محمود سمير الشرقاوى :
القانون البحرى الليبى ، طبع بالاسكندرية سنة ١٩٧٠ ( الناشر المكتب المصرى الحديث للطباعة والنشر بالاسكندرية ) .

ـ الاستاذة الدكتورة / سميحة القليوبى :
موجز القانون البحرى ، طبع بالقاهرة سنة ١٩٦٩ ( الناشر مكتبة القاهرة الحديثة ) .

ـ الاستاذ الدكتور / مصطفى الجمال :

دروس في القانون البحري ، طبع بالاسكندرية سنة ١٩٦٨ ( الناشر المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر بالاسكندرية ) .

ـ الدكتورة / أميرة صدقي :

دروس في القانون البحري ، طبع بالقاهرة سنة ١٩٧٥ ( الناشر دار النهضة ) .

ـ الدكتور / حسين النوري :

دروس في القانون التجاري والقانون البحري ، طبع بالقاهرة سنة ١٩٧٧ ، ( الناشر مؤسسة دار التعاون للطبع والنشر بالقاهرة ) .

**( ب ) مراجع عامة في القانون وموسوعات ومجموعات تشريعية :**

ـ الاستاذ الدكتور عبد الرازق أحمد السنهوري :

الوسيط في شرح القانون المدني : ـ طبع بالقاهرة « عشرة أجزاء » .

( الناشر دار النهضة العربية ) .

ـ النشرة التشريعية :

مجموعة قوانين وقرارات تصدر من وزارة العدل طبع المطبعة الاميرية بالقاهرة .

٣ ـ موسوعة تشريعات النقل البحري :

للاستاذ محمد علوان المحامي

طبعت بالقاهرة سنة ١٩٧٩ ( الناشر عالم الكتب بالقاهرة ) .

ـ موسوعة فى قوانين البحر :

الدكتور مصطفى الحفناوى المحامى « عضو مجلس ادارة هيئة قناة السويس » .

الجزء الأول : قانون البحار الدولى زمن السلم طبع بالقاهرة سنة ١٩٦٢ ـ ( الناشر مكتبة الانجلو المصرية بالقاهرة ) .

ـ قانون التجارة البحرية فى الجمهورية العربية السورية، صدر فى ١٢ آذار « مارس » سنة ١٩٥٠ المرسوم التشريعى رقم ٨٦ لسنة ١٩٥٠ . طبع فى دمشق ( الناشر وزارة العدل فى سوريا ) .

ـ مشروع تعديل القانون البحرى المصرى :

مطبوع على الآلة الكاتبة بالقاهرة وزارة العدل

( ج ) مجموعات الأحكام

ـ مجلة المحاماة :

« تصدر عن نقابة المحامين بالقاهرة » .

ـ مجموعة أحكام النقض ( المصرية ) .

« تصدر عن المكتب الفنى لتبويب الأحكام بمحكمة النقض » .

ـ البلتان :

« مجموعة احكام المحاكم المختلطة فى مصر » .

ـ مجلة التشريع والقضاء :

« انقطعت عن الصدور منذ سنة ١٩٥٣ »

ـ مجلة مصر المعاصرة :

« تصدر عن الجمعية العربية للتشريع والاقتصاد » .

**( د ) رســـائل الدكتوراه :**

ـ الدكتور ابراهيم مكي ابراهيم ( كويتى ) :

« دعوى المسئولية على الناقل البحرى » رســالة من جامعــة عين شمس سنة ١٩٧٣ طبعت بالقـــاهرة « مطبعة المدنى بالعباسية » •

ـ الاستاذ الدكتور ثروت على عبد الرحيم •

« الاعفاءات والمســموحات فى التــأمين البحــرى » رسالة من جامعة القاهرة طبعت بالقاهرة ( الناشر عالم الكتب ) سنة ١٩٦٦ •

ـ الدكتور عبد الرحمن سليم :

« شروط الاعفاء من المسئولية طبقا لمعاهدة ســندات الشحن » رسالة من جامعة الاسكندرية سنة ١٩٥٦ « مطبعة اتحاد الجامعات » •

ـ الاستاذ الدكتور / محمود سمير الشرقاوى :

« الخطر فى التأمين البحرى »

رسالة من جامعة القاهرة « قدمت سنة ١٩٦٤ وطبعت سنة ١٩٦٦ بالقــاهرة ـ الدار القوميــة للطبــاعة والنشر بالقــاهرة ، ( النــاشر المجلس الأعلى لرعــاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية ) •

ـ الاستاذ الدكتور / على البــارودى :

« الامتيازات الواقعة على السفينة فى القانون المقارن والدولى » •

«La notion de privilége sur le navire en droit comparé et sur le plan international».

« طبع بجامعة الاسكندرية سنة ١٩٦٣ » •

ـ الدكتور رضا زين الدين :
« الاغتنام البحرى »
رسالة من جامعة الاسكندرية ، طبعت بالاسكندرية سنة ١٩٧٨ « مطبعة السفير بالاسكندرية » .

**( هـ ) ابحاث ومقالات ودراسات خاصة :**

ـ الخسارات البحرية المشتركة :
للاستاذ الدكتور ثروت على عبد الرحيم ، طبع بالقاهرة سنة ١٩٧٨ « ويتضمن نصوص قواعد يورك وانفرس سنة ١٩٥٠ مع مقارنتها بالنص المعدل سنة ١٩٧٤ » .

ـ القانون البحرى العراقى :
للاستاذ الدكتور ثروت على عبد الرحيم . « طبع بالبصرة « العراق » سنة ١٩٦٩ » .

ـ شرح قانون التجارة الكويتى :
للاستاذ الدكتور ثروت على عبد الرحيم . « طبع بالكويت سنة ١٩٧٥ » .

ـ التوحيد الدولى للقانون البحرى ومعاهدات بروكسل المبرمة فى ١٩٥٢/٥/١٠
« بحث للاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه »
(منشور فى المجلة المصرية للقانون الدولى ـ المجلد الثامن سنة ١٩٥٢ ص ٦٧ ـ ٨٦ ) .

- التوحيد الدولي للقانون البحرى ومعاهدات بروكسل المبرمة فى ١٠/١٠/١٩٥٧ .

« بحث للاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه » ، ( منشور فى المجلة المصرية للقانون الدولي ـ المجلد ١٤ سنة ١٩٥٨ ص ٨٠ ـ ١٠٤ ) .

- المسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية وفقا لاحكام المعاهدة الدولية المبرمة فى بروكسل فى ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ .

« بحث للاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه » ، ( منشور فى مجلة الحقوق التى تصدرها كلية الحقوق بجامعة الاسكندرية لسنة ١٩٦١ / ١٩٦٢ صحيفة ١٤٥ ) .

- تذكرة الشحن كأداة للاثبات فى التشريع المصرى .

« بحث للاستاذ الدكتور أمين محمد بدر » ، منشور بمجلة مصر المعاصرة العدد ٢٧٣ ) .

- التحديد القانوني لمسئولية الناقل البحرى طبقا لاتفاقية سندات الشحن .

« بحث للاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض » (منشور فى مجلة المحاماه السنة ٣٥ ص ١٤١٣ ) .

- مسئولية الناقل البحرى :

« تعليق على حكم لمحكمة النقض المصرية فى ١١/٢/١٩٦٠ للاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض» ( منشور بمجلة القانون والاقتصاد لسنة ١٩٣١ ص ٤٧ ) .

ـ تحديد نطاق القانون البحرى :

« تعليق على حكم لمحكمة النقض المصرية فى ٧ مايو سنة ١٩٥٩ . للاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض » ، ( منشور بمجلة القانون والاقتصاد السنة ١٩٣١ ص ٢٦ وما بعدها ) .

ـ دور المستندات فى تنفيذ البيع البحرى .

« للاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض » ، ( منشور بمجلة القانون والاقتصادالسنة ٣٠صحيفة ٦٩٥ ) .

ـ القضاء البحرى الحديث فى مسائل الشحن والتفريغ

« للاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض » ، ( منشور بمجلة القانون والاقتصاد سنة١٩٥٥ صحيفة ٤٤٧ ) .

ـ التأمين البحرى فى علاقته بعقد النقل البحرى .

« للاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض » ، ( منشور بمجلة ادارة قضايا الحكومة بالقاهرة السنة الثانية صحيفة (١) وما بعدها ) .

ـ مشارطات ايجار السفن .

« للاستاذ الدكتور على جمال الدين عوض محاضرات ألقيت على طلبة الدكتوراه بكلية الحقوق بجامعة القاهرة سنة ١٩٥٨ » ( منسوخة على الآلة الكاتبة ).

ثانيا ـ باللغة الفرنسية :

( أ ) المراجع العامة :

— Ripert (Georges) :
Droit maritime (3 vol.)

— Rodiére (René).
Traité Genéral de droit maritime (2tomes).
Paris (dalloz éditeur)
(1967 pour le premier volume)
(1968 pour le deuxième volume)

— Chauveau (Paul)
Traité de droit maritime
libairies techniques. Paris. 1958.

— Vermond : manuel de droit maritime.
Paris 1920 (cinquième edition)

— Leon Caen et Renault : Traite de droit commercial (8 vol.)
Paris 1911. (quatrieme edition) : Surtout (v.5 et v.6)

— Danjon : Traité de droit maritime (5 vol.) deuxiéme
Paris 1926 — 1930
(première edition en 1910 — 1915).

— Desjardin : Traite de droit commercial maritime (9 vol.)
Paris 1875 — 1889.

— Escarra : cours de droit maritime Paris 1953.

— Hamel : cours de droit maritime Paris 1951.

— Wahl : Traité theorique et pratique de droit maritime. Paris 1923.

— Bonnecase : le droit maritime. Paris 1931.

— Hennebicq :. (Leon)) : Principes de droit maritime comparé. Bruxelles 1910 (2 volumes).

— Souvagé : (Fr) : Manuel pratique de transports des marchand'ses par mer. Paris 1955.

**( ب ) رسائل وابحاث ومقالات :**

— Charveriat : quelle est la nature Juridique de l'engagement du capitaine envers l'armateur (Annales de droit commercial : P. 1 et suiv). 1888.

— Renault : La responsabilité civile des propriétaires civile des propriétaire des navires (Revue critique 1876. P.P. 533 et 605).

— Dejuglart : La responsab'lité du propriétaire du navire (D. M.F. 1962. p. 319).

— Muller (Walter) : obligation restreinte ou responsabilité lemitée (D.M.F. 1964. p. 195).

— Ripert (G.) : responsabilité des propr'etaires des navirs (D.M.F. 1954 p. 703 et suiv.)

— Dor (Leopold) : le dernier arrêt de lamoricieré et l'article (1384/1 civil : D.M.F. 1949. p. 47 et suiv.)

Wersen (Roger) : note sur l'arrêt de cassation du 19 Juin 1951 (affaire lamoriciére). (Sirey 1952. p. 282).

— Lindon : (conclusions sur l'affa're de lamoriciere) lamoriciére (D.M.F. 1955. p.p. 315 et 579.)

— Lindon : Conclusions sous Paris 4 Juillet (956. rev. Fr. Dr. Aerien.) (956 — p. 419 et suiv.)

— Laurien : un mot encore sur la represéntat'on des chargeurs Par le capitaine (Annales de droit commercial 1886 — 1887. Toma 1. p. 5 et suiv.)

— De courcy : Le capitaine est-il le mandataire des chargeurs? (revue critique — 1885. p. 304 et suiv.)

— Garron (Robert) la responsabilité personnelle du capitaine de navire (editeur : librairies techniques) Paris 1966.

— De lestang (Gaston) :
Garde et Preposition : à propeos du capitaine de navire. Paris 1963. (editeur : librairie generale de droit et de Juresprudènce).

— Levillain: note sur l' arrêt de la cour de cassation du 214/1884.
Dalloz - 1884 - 1—449.

( جـ ) مجموعات الأحكام والمجلات والدوريات :

— Dalloz periodique. (Recueil)
— Sirey periodique (Recueil)

— Revue de Droit maritime Francais
ويرمز لها بالحروف الآتية : (D.M.F.)

— Dor : revue de droit maritime comparè fondée par L. Dor. en 1923. (de 1923. à 1940).

— (Sup. Dor) : Supplément à la revue de droit maritime comparé (depuis 1923).

— Annales de droit commercial.

ثالثا ــ باللغة الانجليزية :

— Carver Thomas Gillbert : Carriage by Sea London. (tenth edition 1957. seventh edition 1925 first edition 1885).

— Payne : carriage of goods by Sea (fifth edition London 1949. seventh edition 1963).

— Abbott : Law of merchant ships and Seamen London 1920.

— Stevens : Elements of merchantile Law. (edition 13 1960 London).

— Chorley (lord) and Giles (o.c.) : shipping law. (London 1963 fifth edition).

— Halsbery : Laws of England. (1958 London fifth edition).

# فهرس

| الموضـــوع | رقم الصحيفة |
|---|---|

| الموضـــوع | رقم الصحيفة |
| --- | --- |